第２回東京都自転車安全利用推進計画協議会　次第

日時：平成２５年９月２０日（金）
午前１０時から１２時まで
場所：東京都庁第一本庁舎
北塔４２階特別会議室Ａ

１　開会

２　自転車安全利用推進計画素案について

(1)　基本的な考え方

(2)　自転車の安全利用に関する教育の推進

(3)　放置自転車の削減

(4)　安全な自転車利用環境の整備等

(5)　その他

【配付資料一覧】

（枠囲み資料は前回配付資料）

資料１　東京都自転車安全利用推進計画　素案

（参考資料：自転車安全利用教育関係）

資料２　自転車安全利用教育の実施状況

資料３　自転車安全利用教育に活用できる教材の例

資料４　学校における安全教育の推進

資料５　自転車安全利用教育の受講を促す工夫例

（参考資料：放置自転車対策関係）

資料６　区市町村における駐輪場附置義務条例の概要

資料７　事業者による駐輪場所の確保に関する取組例

資料８　地図サービス提供事業者への駐輪場情報の提供

資料９　区市町村による放置自転車の撤去制度の概要

資料10　区市町村による放置自転車の返還・処分までの流れの例

（参考資料：自転車利用環境関係）

資料11　自転車走行空間の整備手法（東京都自転車走行空間整備推進計画より）

資料12　東京都における道路の整備状況等

資料13　自転車ナビラインの試行状況結果（東京国道事務所・警視庁報道発表資料より）

（参考資料：その他）

資料14　自転車関係の保険の例

資料15　自転車の安全基準の例～ＢＡＡマーク・ＴＳマーク～

資料16　サイドミラーの装着例

資料17　東京都における自転車事故等の現状

資料18　東京都における駅前放置自転車の現況と対策の概要

資料19　東京都自転車安全利用推進計画協議会構成員名簿

資料20　第１回東京都自転車安全利用推進計画協議会議事録

資料１

東京都自転車安全利用推進計画　素案

はじめに

平成24年において、都内では年間１万７千件を超える自転車が関係した交通事故（以下「自転車事故」といいます。）が発生し、自転車乗用中に交通事故で亡くなられた方は、34人に上ります。全ての交通事故に占める自転車事故の割合は約36％に達し、全国平均の約20％と比べても高い状況となっています。

また、都内の駅周辺における放置自転車は、統計上は減少傾向にあるものの、依然として歩行者等の通行の著しい妨げとなっているとともに、区市町村においては、その対策費として年間150億円以上もの予算が投じられている状況です。

こうした自転車を巡る諸課題を踏まえ、東京都は「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成25年東京都条例第14号。以下「東京都自転車安全利用条例」といいます。）を制定し、平成25年７月１日から施行しました。

この計画は、東京都自転車安全利用条例第８条第１項の規定に基づき、東京都が実施する自転車の安全で適正な利用（以下「安全利用」といいます。）を促進するための施策及び自転車利用者、事業者等の安全利用に関する取組を総合的に推進するために策定したものです。

第１　理念

自転車は、高い利便性を有した乗り物であり、都民生活や事業活動に重要な役割を果たしています。一方で、先に述べたとおり、自転車事故の多発や道路への放置等の問題があり、都民の安全な生活を妨げています。

自転車が安全で適正に利用されるためには、まず自転車を利用する人自身が交通ルールを遵守し、交通マナーを実践することが必要不可欠です。自転車は、徒歩に代わる交通手段として、幅広い年齢層があらゆる場面で利用していることから、その安全利用を社会全体に浸透させるためには、自転車に関わる全ての主体が一丸となって取組を推進することが必要です。

そこで、この計画では、**『社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会を実現する』**ことを理念として掲げ、究極的には自転車事故や放置自転車がない社会を目指します。

第２　数値目標

- 自転車事故発生件数　　〇件
- 自転車乗用中死者数　　〇人
- 駅前放置自転車台数　　〇台

（参考：平成24年の各数値）

- 自転車事故発生件数　　17,078件
- 自転車乗用中死者数　　　　34人
- 駅前放置自転車台数　　52,796台

第３　計画期間

平成27年度末まで

第４　安全利用に関する各主体の役割等

第１に掲げたとおり、自転車の安全利用を推進するためには、社会全体で取り組む必要があります。

自転車に関わる主体である行政（東京都、国及び区市町村）、自転車利用者、事業者、保護者、子供の教育・育成に携わる者その他関係者には、それぞれ次のような観点から、安全利用の推進の担い手となることが求められます。

〇　行政

行政は、自転車の安全利用を社会全体で推進するために、必要な施策を自ら実施するとともに、自転車に関わる様々な主体による安全利用の取組が効果的に行われるよう必要な支援をします。

特に東京都は、この計画の策定主体として、自転車に関わる様々な主体によるこの計画を踏まえた取組を促進するためのけん引役となります。

〇　自転車利用者

自転車利用者は、自転車の安全利用がまず自らの責任であることを自覚し、自転車を放置しないことも含め、交通ルール・マナーを習得し、実践します。

〇　事業者

事業者は、業務上の自転車の利用、従業者による通勤での自転車の利用、自転車の製造・販売等といった自らの事業活動と自転車の関わりの内容・程度に応じて、事業者自身にも自転車の安全利用に関する責任があることを自覚し、必要な取組を実施します。

〇　保護者及び子供の教育・育成に携わる者

保護者及び子供の教育・育成に携わる者は、子供が交通ルール・マナーを習得できるよう指導するとともに、子供の規範意識を醸成します。また、保護者は、子供

の模範となるように自転車を利用します。

○　その他関係者

地域の団体、交通ボランティア等は、行政、自転車利用者等と連携しつつ、自主的な自転車の安全利用の取組を推進するよう努めます。

そこで、各主体がそれぞれの役割を適切に果たすとともに、互いの役割を十分理解した上で、相互に協力しながら、より効果的な取組が行われるようにするため、第５の実施事項においては、各主体がそれぞれ果たすべきと考えられる具体的な取組を示しました。

自転車に関わる各主体は、この計画の趣旨を踏まえ、自転車の安全利用が社会全体で取り組まれるよう、不断の努力をしていくことが重要です。

第５　実施事項

自転車に関わる各主体は、次の取組を実施します。

１　自転車の安全利用の実践
２　自転車の安全利用に関する教育の推進
３　放置自転車の削減
４　安全な自転車利用環境の整備等
５　安全性の高い自転車の普及
６　自転車事故に備えた措置
７　悪質・危険な自転車利用者に対する対処

１　自転車の安全利用の実践

⑴　自転車の利用に関する心構え

自転車は、都市における移動手段として、コスト面を含め利便性が高い一方で、徒歩と比べて速度が高い車両であることから、ひとたび事故が起こると、被害者になるだけでなく、加害者にもなりかねないものです。

したがって、自転車利用者は、交通社会の一員として、交通ルールを遵守することはもちろん、保険の加入等の応分の経済的負担も含め、自動車と同様の車両を利用している者としての自覚と責任をもって行動しなければなりません。

⑵　自転車利用者等による安全利用の実践

ア　自転車利用者による安全利用の実践

自転車利用者は、次のような基本的な交通ルール・マナーの遵守を始めとして、安全利用を実践します。

・　信号を遵守する。
・　周囲の安全を確認する。
・　携帯電話での通話やスマートフォンの画面の注視、イヤホンの使用、傘差し

運転、並進等の危険な運転をしない。

・　車道は左側通行、歩道は歩行者優先で車道寄りを通行する。

・　夜間はライトを点灯する。

・　自転車を放置せず、駐輪場等を利用する。

・　大人も子供もヘルメットを着用する。

・　こまめに点検整備をする。

・　自転車事故に遭った場合は、警察への通報、被害者の救護等を行う。

イ　事業者による安全利用の実践

業務で自転車を使用する事業者は、従業者による基本的な交通ルール・マナーの遵守を始めとして、安全利用を実践します。

また、特に、自転車を利用すること自体が事業である自転車貨物運送事業者（自転車便）、自転車旅客運送事業者（自転車タクシー）及び自転車貸付事業者（レンタサイクル）は、東京都自転車安全利用条例において設けられた登録を積極的に受け、自転車の安全利用を実践するとともに、他の自転車利用者の模範となるようにします。

2　自転車の安全利用に関する教育の推進

(1)　自転車利用者による取組

ア　主体的な学習

自転車利用者は、東京都自転車安全利用指針（以下「安全利用指針」といいます。）、東京都自転車点検整備指針（以下「点検整備指針」といいます。）、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、交通ルール・マナーを積極的に習得します。

イ　安全教室等の受講

自転車利用者は、学校、事業所、商業施設等における自転車の安全利用に関する教育（以下単に「教育」といいます。）の実施状況について広報誌、東京都や区市町村のウェブサイト等を通じて把握し、積極的に自転車安全教室（以下単に「安全教室」といいます。）等を受講します。

(2)　様々な主体による教育の推進

自転車利用者が交通ルール・マナーを正しく習得し、実践できるようにするためには、幅広い主体によって効果的な教育が行われることが必要です。

ア　保護者による教育

(ｱ)　保護者による教育

保護者は、安全利用指針、点検整備指針、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、子供に対し、交通ルール・マナーを教えます。

(ｲ)　子供の模範となる自転車利用

保護者は、安全利用指針、点検整備指針、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、自ら正しい交通ルール・マナーを習得・実践することにより、自転車の安全利用について子供の模範となります。

(ｳ)　保護者への支援

行政は、自転車の安全利用に関する保護者向けのリーフレットを配布することなどにより、保護者が子供に対して容易に教育を行うことができるようにします。

また、行政及び学校等の子供の教育・育成に携わる者は、主に子供を対象とした安全教室等を開催する際に、保護者の参加も呼び掛けることなどにより、保護者も交通ルール・マナーを習得できる機会を提供できるようにします。

イ　学校における教育

(ｱ)　公立学校における教育

①　「安全教育プログラム」等による指導の推進

学校は、交通安全を含む安全教育を総合的・体系的に推進することを目的として東京都教育委員会が作成した教師用指導資料である「安全教育プログラム」に基づき、各学校の実態や児童・生徒等の発達の段階に配慮した実践的、体験的な教育を推進します。

②　参加・体験・実践型の教育の推進

教育の効果を高めるため、児童・生徒の発達の段階に配慮しつつ、例えば次のような安全教室を行政と連携して開催するなど、参加・体験・実践型の教育を推進します。

・　スタントマンが自転車事故の現場を再現することで、事故の恐怖を体感させるスケアード・ストレイト方式による安全教室
・　街中での自転車の運転を模擬的に体験できる自転車シミュレータを活用した安全教室
・　基本的な交通ルール等を学ぶ座学と実技指導を受講する自転車免許証交通安全教室

(ｲ)　国立・私立学校における教育

公立学校における教育を参考に、各学校の教育理念及び実態等に応じて、教育を推進します。

(ｳ)　学校への支援

行政は、学校における教育が推進されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、交通事故の発生状況等の情報提供、学校と連携した安全教室の開催等により、学校が効果的な教育を実施できるようにします。

ウ　事業者による教育

(ｱ)　事業者による教育

　事業者は、従業者が自転車の安全利用をできるよう、教育担当者の選任、人事異動期等に合わせた定期的な教育機会の確保、教育マニュアルの作成等を行い、従業者の自転車の利用形態に応じた適切な教育を確実に行います。

　また、業務で自転車を利用する従業者や自転車通勤をする従業者に対して、朝礼、会社の電子掲示板等を活用して、自転車の安全利用や交通事故に関する情報を速やかに共有できるようにします。

(ｲ)　事業者への支援

　行政は、事業者による従業者への教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、事業者と連携した安全教室の開催等を行います。

　警視庁は、自転車の安全利用に積極的に取り組む企業を「自転車安全利用モデル企業」に指定することにより、従業者の交通安全意識の高揚と自転車の安全管理に努める事業者の拡大を図ります。

　各業界団体は、傘下事業者における効果的な教育の実施事例や自転車事故の事例等を広報誌や機関誌で取り上げるなどして、傘下事業者における取組を促すよう努めます。

エ　地域の団体等による教育

(ｱ)　地域の団体等による教育

　町会・自治会、ＰＴＡ、老人クラブ、交通ボランティア等は、団体の加入者等を対象とした教育の実施、団体の広報誌や機関誌への交通ルール・マナーの掲載等により、関係者による自転車の安全利用の促進に努めます。

(ｲ)　地域の団体等への支援

　行政は、地域の団体等による教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、地域の団体等と連携した安全教室の開催等を行います。

オ　自転車関連事業者等による教育

(ｱ)　自転車関連事業者等による教育

　顧客に対する自転車の販売等の機会を捉えた教育は、自転車を利用する者に直接働き掛けるものであり、教育の効果が大きく期待できます。

　このため、自転車小売業者や駐輪場の運営等を行う事業者等は、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布やポスターの掲示等により、交通ルール・マナーを周知します。また、自転車製造業者は、自転車の取扱説明書に交通ルール・マナーを記載するなどし、交通ルール・マナーを周知します。

(ｲ)　自転車関連事業者等への支援

行政は、自転車関連事業者等による教育が実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットの提供等を行います。

カ　行政による取組

(ｱ)　様々な主体と連携した取組

行政は、安全利用指針により教育の方法等を示すほか、保護者、事業者、地域の団体等と連携し、自転車シミュレータを活用した安全教室、スケアード・ストレイト方式による安全教室、自転車免許証交通安全教室等を行います。

また、警視庁は、自動車免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自転車に関する交通ルール・マナーを併せて教えます。

(ｲ)　都内一斉での啓発の実施

行政は、全国交通安全運動、駅前放置自転車クリーンキャンペーン、TOKYO交通安全キャンペーン等の中で、交通ルール・マナーの周知を都内一斉に行うことにより、効果的な啓発活動を行います。

(3)　対象に応じた適切な教育の推進

ア　保護者の監督下で自転車を利用する者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

保護者の監督下で自転車を利用する子供に対しては、実際に自転車を利用している場面を中心として、保護者が交通ルール・マナー、自転車の利用に潜む危険とその回避方法等を具体的に指導します。

(ｲ)　保護者の監督下で自転車を利用する者に対する教育の実施への支援

行政は、保護者向けの自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、保護者も対象とした安全教室の開催等により保護者の交通ルール・マナーの知識の向上を図ることで、保護者による家庭での教育を支援します。

イ　自転車を一人で利用する者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

自転車を一人で利用する者に対しては、行政、家庭、学校、事業者、地域の団体等が、様々な機会に、自身の身を守る方法だけでなく、他者に配慮した自転車の利用方法を含めた教育を行います。

行政は、自転車関連のイベント等に合わせて、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、自転車シミュレータの体験ブースの設置等により、幅広い年齢層が教育を受けられるようにします。

(ｲ)　自転車を一人で利用する者に対する教育の実施への支援

行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、自転車の安全利用に関するＤＶＤの貸出し、商業施設等における安全教室の開催等により、自転車を一人で利用する者に対する教育を支援します。

ウ　高齢者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

　高齢者に対しては、高齢者の身近にいる家族等が、日常生活の中で視聴覚、認知機能、バランス感覚等の身体機能の変化を確認し、高齢者にもその変化を自覚させることにより、より安全な自転車利用を促します。

　また、行政は、老人クラブ等と連携し、高齢者向けの安全教室を開催して高齢者の積極的な参加を求め、加齢による身体機能の変化を自覚させるとともに、自転車に関する知識・技能を身に付けさせます。

(ｲ)　高齢者に対する教育の実施への支援

　行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、自転車の安全利用に関するＤＶＤの貸出し、老人クラブ等と連携した安全教室の開催等により、高齢者に対する教育を支援します。

エ　従業者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

　業務で自転車を利用する従業者に対しては、事業者が、その業務の特性、自転車を利用する地域の状況等を踏まえ、業務上の自転車利用に伴う危険とその回避方法を具体的に教育します。また、自転車通勤をする従業者に対しては、自転車の安全利用に関するリーフレット、ウェブサイト等を紹介するなどして、従業者が自転車通勤を安全に行えるようにします。

　行政は、交通ボランティア、地域の団体等と連携し、通勤時間帯等の自転車の走行が多い時間帯を中心に、自転車利用者に対する街頭指導及び広報啓発を推進します。

(ｲ)　従業者に対する教育の実施への支援

　行政は、事業者による従業者への教育が適切に実施されるよう、交通ルール・マナーをまとめたリーフレットの配布、ＤＶＤの貸出し、事業者と連携した安全教室の開催等により、従業者に対する教育を支援します。

　各種業界団体は、傘下事業者における効果的な教育の実施事例、自転車事故の事例等を広報誌や機関誌で取り上げるなど、傘下事業者に対する情報提供に努めます。

オ　安全教室等の受講を促進するための創意工夫

　教育を行う各主体は、あらゆる自転車利用者が自ら積極的に安全教室等を受講するよう、次のような方法を取り入れるなど、受講を促すための創意工夫を行います。

・　受講者に対する駐輪場の優先利用
・　会場における自転車の無料の点検整備
・　様々な年齢層に合わせたイベント（各種アトラクション、歌謡ショー、落語

等）との同時開催

・　成績が優秀であった受講者に対する表彰

3　放置自転車の削減

(1)　駐輪場等の整備の促進

ア　行政による整備等

(ｱ)　駐輪場の整備

行政は、自転車の駐輪需要に応じた駐輪場の整備を推進します。また、状況に応じて、駐輪場用地の提供、道路占有許可、補助金の交付といった適切な手法も活用します。

(ｲ)　駐輪場の整備に関する支援

東京都は、駐輪場の用地確保に関し、鉄道事業者や道路管理者等との連絡調整をするなど、区市町村に対する支援・協力を行っていきます。

イ　小売業者、鉄道事業者等による整備等

(ｱ)　駐輪場の整備

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、東京都自転車安全利用条例、区市町村が定めた駐輪場の附置義務条例及び大規模小売店舗立地法に基づき、自転車で来店する顧客等の人数を踏まえた適正な規模の駐輪場を整備します。

商店街の各店舗など、個々の店舗内に駐輪場所を確保することが難しい場合は、共同での駐輪場の設置、休業日を設けている店舗の敷地の活用等、創意工夫を凝らして駐輪場所の確保に努めます。

(ｲ)　駐輪場の整備に関する支援

東京都は、各種業界団体等を通じて、東京都自転車安全利用条例を始めとした関係法令の周知、駐輪場の整備に関する助言、効果的な事例の紹介等を行い、小売業者、鉄道事業者等による駐輪場の整備を促します。

ウ　一般事業者による整備等

(ｱ)　駐輪場所の確保

事業者は、敷地内での駐輪場所の確保のほか、自動車駐車場の転用、ビルの屋上や荷物置き場等のデッドスペースの活用、業務スペースへの自転車の持込み等の創意工夫を凝らしつつ、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者等のための駐輪場所の確保を推進します。

(ｲ)　ビル所有者等による協力

オフィスビル、商業ビル等の所有者は、テナント事業者が東京都自転車安全利用条例の義務を果たすことができるよう、敷地内での駐輪場所の確保、オフィスフロアへの自転車の持込み許可等の協力に努めます。

(ｳ)　行政による働き掛け

東京都は、業界団体等を通じて、事業者に対し、東京都自転車安全利用条例に基づく事業者の義務を周知し、事業者による主体的な駐輪場所の確保が推進されるようにします。

(2)　適正な駐輪の啓発

ア　行政による啓発

(ｱ)　駐輪場情報の提供

東京都は、都内の駐輪場の情報をインターネット等で地図情報を提供している事業者に提供し、インターネット等の地図を通じて、自転車利用者に駐輪場の情報を提供することにより、駐輪場の利用を促進します。

(ｲ)　キャンペーン等の実施

行政、鉄道事業者及び関係機関・団体は、一体となって「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を広域的に実施するなど、自転車の放置は道路交通法に違反する行為であることの周知を含めて、自転車の放置防止と駐輪場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐輪秩序の確立を図ります。

(ｳ)　関係者による連携の促進

行政は、鉄道事業者、地元商工会等の関係者による協議会を設置するなどして、関係者による取組を促し、放置自転車対策を推進します。

(ｴ)　放置自転車、駐輪場の整備等に関する情報提供

東京都は、放置自転車対策の基礎資料を作成し、区市町村、駐輪場整備業者等に対して、放置自転車に関する規制、撤去、処分や駐輪場の整備等について情報提供します。

イ　小売業者、鉄道事業者等における啓発

(ｱ)　分かりやすい駐輪場の案内

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、自転車利用者による駐輪場所の利用を促進するため、看板、ホームページ等を活用して、駐輪場を分かりやすく案内します。

(ｲ)　他の交通機関の利用案内

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、駐輪場所の収容能力以上の自転車利用者の来客が見込まれる場合は、公共交通機関の利用を案内するなど、違法に放置されないように案内を行います。

ウ　一般事業者による啓発

(ｱ)　自転車通勤をする従業者に対する駐輪場所の確保・確認

事業者は、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者のための駐輪場所を確保し、又は従業者が駐輪場所を確保していることを確認することで、従業者の通勤自転車が違法に放置されないようにします。また、通

勤自転車が放置されていることが分かった場合は、従業者に対して違法に放置しないように指導します。

(ｲ) 自転車での来客等への啓発

事業者は、自転車での来客等が自転車を違法に放置しないよう、周囲の駐輪場や公共交通機関の利用等を案内します。

(3) 放置自転車の撤去等

ア 放置自転車の即時撤去区域の適切な設定

区市町村は、歩道における自転車の放置が道路交通法に違反する違法行為であることを踏まえ、駅前等の放置自転車が歩行者の通行に著しい支障を生じさせている地区等については、直ちに放置自転車を撤去できる区域に指定するなど、円滑な通行環境を確保するための対策を講じます。

イ 区市町村による撤去

区市町村は、引き続き放置自転車の撤去を行い、円滑な通行環境を確保します。撤去に当たっては、夕方や夜間に実施したり、撤去する地区をランダムに変えたりするなど、自転車の放置防止の効果が更に上がるよう工夫します。

ウ 撤去業務の合理化等による放置自転車対策の推進

区市町村は、撤去した自転車の所有者に対する通知の省略、撤去自転車の保管期間の短縮等を行い、より効率的な放置自転車対策を行えるようにします。

エ 撤去費用の確実な徴収等による放置自転車の抑止

区市町村は、撤去自転車の引取りの有無にかかわらず、撤去費用を確実に徴収するよう努め、自転車利用者に自らの放置に対する負担を求めることにより、放置自転車を抑止します。

オ 区市町村による撤去に対する支援

東京都は、区市町村による放置自転車の撤去がより効率的かつ効果的に行われるよう、区市町村に対して、放置自転車対策の効果的な事例等の情報提供を行います。

4 安全な自転車利用環境の整備等

(1) 自転車利用環境の整備

ア 適切な整備手法の選定による自転車利用環境の整備

道路管理者及び交通管理者は、道路の構造や利用状況等を踏まえ、自転車道、自転車レーン（自転車専用通行帯)、自転車ナビマーク等の適切な手法を選定した上で、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できる環境を整備します。

イ 生活道路における自動車の流入抑止等のための幹線道路の整備

道路管理者は、細街路に入り込む自動車を排除し、自転車利用者等の安全を確保するため、幹線道路の整備を推進します。

ウ　効果的な交通規制の実施

交通管理者及び道路管理者は、道路の構造や利用状況等を踏まえ、生活道路における自動車の最高速度30km/hの区域規制等を前提とした“ゾーン30”の整備、自動車と自転車・歩行者とを分離した信号制御、交差点における自転車の停止位置の前出し等の適切な手法を選定した上で、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できる環境を整備します。

エ　関係者の連携促進

東京都は、道路管理者や交通管理者を始めとした関係者による協議会を設置するなどして、関係者の連携を促し、安全な自転車利用環境が整備されるように促します。

(2)　自転車利用環境のネットワーク化の促進

ア　自転車利用環境の連続性・一体性の確保

道路管理者及び交通管理者は、自転車利用環境を整備する際に関係する道路管理者と路面表示の色や形状等について協議することなどにより、都内における自転車利用環境が自転車利用者にとって安全で連続性・統一性のあるものとなるように検討します。

イ　複数の区市町村にまたがる自転車利用環境の整備における調整

東京都は、道路管理者や交通管理者を始めとした関係者による協議会を設置し、複数の区市町村等の連携を促すなどして、連続した安全な自転車利用環境が確保されるように促します。

(3)　自転車の車道通行に対する自動車利用者の理解の促進

ア　自動車運転者に対する広報

行政は、自動車運転者を参加者に含む交通安全教室等において、自転車は原則車道を通行することや自転車の特性等について説明するなどして、自転車が車両の一つであり、車道においてはお互いの安全に配慮した運転をしなければならないことを理解させます。

イ　自動車運転免許に関する講習、教習所等での指導

警視庁は、自動車免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自動車等の運転者が車道を走行する自転車の安全に配慮した運転を心掛けるよう、運転者が遵守すべき事項の教育を行います。

ウ　違法駐車車両の排除

警視庁は、自転車の車道走行を妨害する駐車違反に対し、取締りを強化します。また、駐車監視員等が重点的に活動する場所、時間帯等を定めた「取締り活動ガイドライン」を見直す際には、自転車レーン等を設置した路線を重点路線等に指定するなど、自転車の安全な車道走行の確保を視野に入れて行います。

５　安全性の高い自転車の普及

(1)　自転車の点検整備の促進

ア　自転車利用者による日常的な点検整備の実施

(ｱ)　自転車利用者による点検整備

自転車利用者は、点検整備指針を踏まえ、日常的な点検整備の方法を習得し、自分自身で日常的な点検を行います。また、年に一度程度は、自転車店を活用するなどして、定期的な点検整備を行います。

(ｲ)　点検整備の普及・啓発

東京都は、自転車利用者による点検整備が行われるよう、点検整備指針で示した日常的な点検整備の方法等を分かりやすく示した資料を公表します。また、定期的な点検整備について、関係団体等と連携し、普及啓発を図ります。

イ　自転車関連事業者等による定期的な点検整備の啓発・実施

(ｱ)　自転車小売業者等による啓発

自転車小売業者は、自転車を販売する際に点検整備の必要性について購入者に説明し、点検整備を行うように啓発します。また、行政等が行う安全教室に参加・協力するなどして、点検整備の方法等の周知に努めます。

自転車の点検整備を行っている自転車小売業者等は、その旨を分かりやすく表示するとともに、点検整備を求められたときは、点検整備指針を踏まえて点検整備を実施します。

(ｲ)　自転車の取扱説明書への記載

自転車製造業者は、製造する自転車の取扱説明書に日常的な点検整備のポイント及び定期的な点検整備を受ける必要があることなどを記載し、自転車利用者による点検整備を促します。

(2)　安全性の高い自転車の普及

ア　安定性の高い自転車の開発・普及

(ｱ)　安定性の高い自転車の開発

自転車製造業者は、幼児二人同乗用自転車、高齢者向けの三輪自転車等の自転車利用者の利用形態、特性等に配慮したより安定性が高く、転倒しにくい自転車を開発します。

(ｲ)　安定性の高い自転車の普及

自転車小売業者は、自転車を購入する者の自転車の利用形態、特性等に配慮し、適切な自転車を紹介するなど、自転車利用者がより安全に自転車を利用できるようにします。

イ　ウインカー、サイドミラー等の開発・普及

自転車製造事業者は、電池の高性能化やLED電球による省電力化等を踏まえてウインカーを備えた自転車の開発や普及を図るほか、サイドミラー、オートライ

ト等の自転車の安全利用に役立つ器具を備えた自転車の開発や普及を図ります。
東京都、自転車小売業者等は、ウインカー、サイドミラー等が普及するよう、広報啓発等を行います。

6　自転車事故に備えた措置

(1)　反射材、ヘルメット等の普及

東京都、自転車小売業者等は、自転車利用者に対して、反射材や自転車乗車用ヘルメット等の利用効果を分かりやすく説明するほか、安全教室等における反射材等の配布、自らの率先した利用等により、反射材、ヘルメット等の普及を図ります。

(2)　自転車損害賠償保険への加入

ア　自転車利用者等による保険加入

自転車利用者及び業務で自転車を使用する事業者は、まずは自らが加入している各種保険（火災保険や自動車保険、それらの特約や付帯保険等）が、自転車事故により他人に与えた損害の賠償を補償する保険（以下「自転車損害賠償保険」といいます。）であるか確認し、加入していない場合には、加入します。

イ　自転車損害賠償保険への加入啓発

(ｱ)　自転車利用者に対する説明

各種保険の特約、付帯保険等として自転車損害賠償保険を販売している保険会社は、保険加入者に対し、補償内容に自転車損害賠償保険が含まれているか説明します。

(ｲ)　保険加入に関する情報提供等

行政、保険会社、自転車小売業者等は、自転車利用者等に対し、自転車損害賠償保険に関する情報提供等を行います。

(3)　自転車事故に遭った場合の対処方法や応急手当に関する知識の普及

行政は、自転車事故が起きた場合の基本的な対処手順（他の交通の妨げにならない場所への自転車の移動、被害者の救護、警察への通報等）や応急手当の方法を記載したリーフレットを配布するなどして、自転車利用者が自転車事故に遭った際に適切な対処を行える知識を普及します。

7　悪質・危険な自転車利用者に対する対処

(1)　自転車利用者による悪質・危険な行為の指導・取締り

ア　効果的な街頭指導の実施

警視庁は、各警察署において、自転車の通行実態、自転車事故の発生状況、自転車利用環境の整備状況等を勘案した上で、自転車に対する街頭指導活動を重点的に実施する地区・路線（自転車対策重点地区・路線）を選定し、その地区・路線において、通勤・通学時間帯に指導を行うなど、指導の効果が上がる街頭指導

を行います。

イ　指導警告カードの活用

警視庁は、交通ルール・マナーを守らない自転車走行に対しては自転車指導警告カードを活用した街頭指導を強化します。

ウ　悪質・危険な違反者に対する取締りの実施

警視庁は、信号無視やブレーキのない自転車の運転を始めとする悪質・危険な違反者に対しては交通切符による取締りを実施します。

(2)　悪質・危険な行為を繰り返す自転車利用者に対する講習の実施

警視庁は、道路交通法の改正により、平成27年12月までに導入される悪質・危険な行為を繰り返す自転車利用者に対する講習制度を円滑に運用し、自転車の安全利用を促進します。

資料2

自転車安全利用教育の実施状況

自転車シミュレータ交通安全教室

子供から高齢者まで、自転車の交通ルールを楽しみながら、分かりやすく習得できる自転車シミュレータを活用した交通安全教室を学校、大規模店舗等で実施。平成25年度は、都が150回を実施予定。

※自転車シミュレータ
実際の交通状況を再現し、運転時に起こり得る危険を体験することによって、危険予測意識を高めることができる自転車型の教材

スケアード・ストレイト交通安全教室

スタントマンが自転車事故の現場を再現することで、事故の恐怖を体感させるスケアード・ストレイト交通安全教室を実施。平成25年度は、区市町村が211回（21区24市1町）を実施予定（区市町村への調査結果による）。

ファミリー自転車教室

警視庁では、子どもから高齢者までの幅広い年齢を対象として、自転車の基本的な通行ルールの浸透を図るための自転車教室を実施。

- **開催日時**
  毎月　第2土曜日・第4日曜日
  午後1時～3時まで（8月を除く）

- **開催場所**
  警視庁交通安全教育センターコース

- **対象者**
  1人で自転車に乗ることができる小学生以上の方（大人1人でも受講可）※ 自転車持込み可

- **内容**
  自転車点検のやり方、自転車の正しい通行の仕方、バランス走行を体験、みんなでコース内をサイクリング

自転車運転免許証等の発行

区市町村、警察署等が、自転車安全利用教育を受講した者に対して自動車の運転免許証のような自転車運転免許証や講習受講証等を発行。

平成24年度実績：約7万枚発行（19区19市2町）

資料3

自転車安全利用教育に活用できる教材の例

リーフレット等

配布対象や指導内容に応じたリーフレット等を作成し、学校、事業者、各種イベントへの参加者等に対して配布している。

DVD等の動画

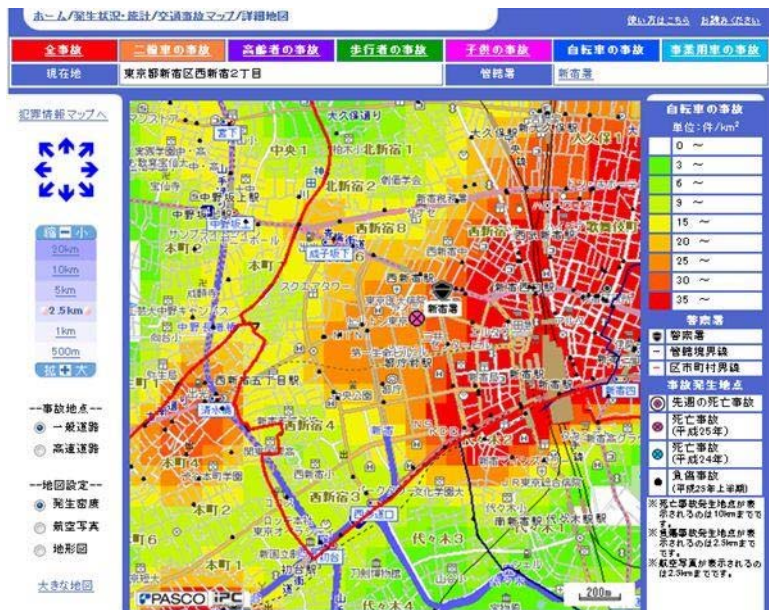
東京都ウェブサイトにおいて、動画を配信

視聴覚教材を作成し、DVDで配布するとともに、東京都ウェブサイトで自由に視聴できるようにしている。

指針・マニュアル

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例に基づく「東京都自転車安全利用指針」及び「東京都自転車点検整備指針」を作成・公表するほか、中学・高等学校における教育に利用できるワークシートや指導例等を含んだ「自転車交通安全教育マニュアル」を公表している。

ウェブサイト

警視庁：自転車の交通事故防止
（http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/bicycle/menu.htm）

警視庁：交通事故発生マップ
（http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/toukei/jikomap/jikomap.htm）

警視庁：自転車の通行方法等に関する〇×クイズ
（http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/bicycle_faq/bicycle_faq.htm）

(財)日本交通安全教育普及協会：自転車安全教育用パソコンソフト等
（http://www.jatras.or.jp/jitensya/jitensya.html）

東京都教育委員会　学校における安全教育の推進

資料4

教育庁指導部指導企画課　安全教育担当

東京都教育ビジョン(第3次)

○主要施策11「安全教育の推進」
区市町村教育委員会と連携した「安全教育推進校」による授業の実践研究を通し、安全教育の普及啓発を図るとともに、授業を公開し、「安全教育プログラム」の活用による安全教育の一層の充実を図る。　（25年4月策定）

東京都教育委員会の基本方針に基づく主要施策

(8)[安全教育の推進](指導部)
子供が安全に暮らすための取組を推進するため、学校の安全教育において、児童・生徒に危険を予測し回避する能力や、他者や社会の安全に貢献できる資質・能力を身に付けられるよう、安全教育プログラムを活用した教育を推進する。(平成21年2月5日策定)

子供を取り巻く危険

不審者　地震　火災　誘拐　水害　ネット・ケータイ　けが　交通事故

学校保健安全法

子供の安全を脅かす事件、事故及び自然災害に対応した総合的な学校安全計画の策定による学校安全の充実　（21年4月1日施行）

学習指導要領の改訂

学校における体育・健康に関する指導は，生徒の発達の段階を考慮して，学校の教育活動全体を通じて適切に行うものとする。特に，学校における食育の推進並びに体力の向上に関する指導，安全に関する指導及び心身の健康の保持増進に関する指導については，保健体育科はもとより，家庭科，特別活動などにおいてもそれぞれの特質に応じて適切に行うよう努めることとする。また，それらの指導を通して，家庭や地域社会との連携を図りながら，日常生活において適切な体育・健康に関する活動の実践を促し，生涯を通じて健康・安全で活力ある生活を送るための基礎が培われるよう配慮しなければならない。
(高等学校学習指導要領　平成21年3月　総則より)

危険を予測し回避する能力と、他者や社会の安全に貢献できる資質や能力を育てる

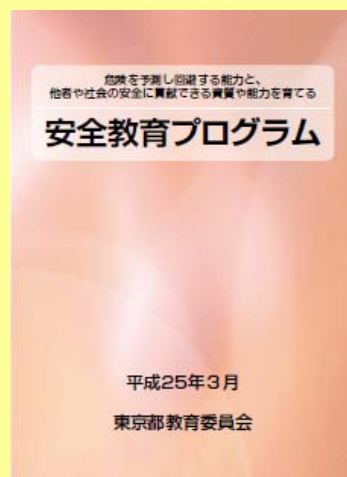
安全教育の課題　①　発生した個別事項ごとの応急的・緊急的な対応、指導になりがち　②　系統的・体系的な指導資料が十分でない　③　学校ごとの取組に差がある

安全教育に関して「必ず指導する基本的事項」を明確化し、意図的・計画的に配置した総合的な「安全教育プログラム」を作成し、公立学校の全教職員及び教育関係機関に配布するとともに、「安全教育推進校」を指定し、「安全教育プログラム」に基づく実践の普及・啓発を図り、児童・生徒に危険を予測し回避する能力と、他者や社会の安全に貢献できる資質や能力を育成する安全教育を推進する。

安全教育プログラムの作成と配布【都内公立学校教員6万人全員に配布】

■「安全教育プログラム」(平成25年3月)の主な内容

理論編
○安全教育の基本的な考え方
○安全教育プログラムのねらいと構成
○必ず指導する基本的事項
※交通安全に関しては、「自転車安全利用五則」を掲載

危険を予測し回避する能力と、他者や社会の安全に貢献できる資質や能力を育てる
安全教育プログラム
平成25年3月
東京都教育委員会

実践事例(25事例を掲載)
○学校安全計画　全体計画・年間指導計画
○日常的・定期的な安全指導(幼・小・中・高・特支)
・「登下校時、どこがどのようなときに危険か確認しよう。」
・「自転車の安全な利用の仕方やマナーを確認しよう。」
・「交通事故が起きたときの通報や対応の仕方を知ろう。」
・「避難訓練に真剣に参加しよう。」　他
○特設する安全学習・保育
【交通安全】(5事例)
・「自転車の安全な乗り方」…小学校第3学年
・「スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室」…高等学校全学年
・「自転車通学に重点を置いた交通安全教育の推進－交通安全マップ作りを通じて－」…高等学校第1学年　他
【生活安全】(3事例)
・「あっ！と思ったその時に」…小学校第1学年
・「非常時における情報伝達について考えよう」…中学校第3学年
・「携帯電話の安全な利用」…高等学校第1学年
【災害安全】(11事例)
・「災害時の身の守り方が分かり、落ち着いて行動する」…幼稚園4歳児
・「地域防災について考える-防災マップの活用を通して」…中学校第2学年
・「在校時・登下校時に災害から身を守る方法」…特別支援学校高等部　他
【避難訓練】(6事例)
・「昼休みの地震を想定した避難訓練」…中学校
・「津波警報を受け、幼稚園児の避難を支援する避難訓練」…高等学校

平成25年度　安全教育推進校(12校)の指定

■「安全教育プログラム」の普及・啓発

25年度12校指定(幼1、小3、中3、高4、特別支援1)
「安全教育プログラム」に沿った実践の公開及び資料作成

【幼稚園】
千代田区立番町幼稚園(生活安全)
【小学校】
○江東区立元加賀小学校(災害安全)
○江戸川区立春江小学校(交通安全)
○武蔵村山市立第七小学校(生活安全)
【中学校】
○目黒区立第七中学校(災害安全)
○北区立滝野川紅葉中学校（交通安全）
○国立市立国立第二中学校（生活安全）
【高等学校】
○都立篠崎高等学校（交通安全）
○都立六郷工科高等学校（生活安全）
○都立武蔵村山高等学校（交通安全）
○都立瑞穂農芸高等学校（災害安全）
【特別支援学校】
○都立矢口特別支援学校（災害安全）

※篠崎高校・武蔵村山高校については、スケアード・ストレイトを実施

【生活安全】
不審者対応
(ロールプレイを通して)

【交通安全】
自転車シミュレータを使った自転車安全教室
(高等学校)

【災害安全】
津波を想定した避難訓練

資料５

自転車安全利用教育の受講を促す工夫例

受講者に対する定期駐輪場の優先利用

有効期限内（交付後３年以内）の三鷹市自転車安全運転証（自転車安全講習会受講者に交付）を持っている人は、公営駐輪場の利用申込者が多数の場合の抽選時に優先される。

【三鷹市】

受講者に対するTSマーク費用の補助

受講者に対して、ＴＳマークの貼付のための自転車の点検・整備に要する費用の一部を補助している。

【武蔵野市・三鷹市】

各種イベントの開催と併せた教育の実施

各種アトラクション、歌謡ショー、落語等の様々な年齢層に合わせたイベント開催と併せて自転車安全利用教育を実施している。

受講者に対する受講証等の交付

受講者（特に児童・生徒）が知識・技術の習得の達成感を得ることができるよう、自転車運転免許証等を交付している。

受講と併せた自転車の無料の点検・整備等

教育会場において、受講者が持ち込んだ自転車について自転車安全整備士等が無料で点検・整備を行っている。

資料６

区市町村における駐輪場附置義務条例の概要

自転車法に基づく駐輪場附置義務条例は、17区（23区のうち約74%）、23市・町（39市町村のうち約59%）が制定。義務の程度は、次のとおり。

区　部

【遊技場等】（17区で規定）
・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が150㎡超（駐輪台数）店舗面積等10㎡ごとに1台
・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が300㎡超（駐輪台数）店舗面積等15㎡ごとに1台

【百貨店、スーパーその他の大型小売店舗】（17区で規定）
・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が200㎡超（駐輪台数）店舗面積等20㎡ごとに1台
・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が400㎡超（駐輪台数）店舗面積等20㎡ごとに1台

【銀行等金融機関】（17区で規定）
・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が250㎡超（駐輪台数）店舗面積等25㎡ごとに1台
・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が500㎡超（駐輪台数）店舗面積等25㎡ごとに1台

【スポーツ、体育、健康増進施設】（14区で規定）
・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が250㎡超（駐輪台数）店舗面積等25㎡ごとに1台
・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が900㎡超（駐輪台数）店舗面積等45㎡ごとに1台

【学習、教養、趣味等の施設】（14区で規定）
・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が150㎡超（駐輪台数）店舗面積等15㎡ごとに1台
・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が900㎡超（駐輪台数）店舗面積等45㎡ごとに1台

市　部

【遊技場等】（23市・町で規定）
・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が300㎡超（駐輪台数）店舗面積等15㎡ごとに1台
・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が500㎡超（駐輪台数）店舗面積等15㎡ごとに1台

【百貨店、スーパーその他の大型小売店舗】（23市・町で規定）
・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が300㎡超（駐輪台数）店舗面積等10㎡ごとに1台
・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が500㎡超（駐輪台数）店舗面積等30㎡ごとに1台

【銀行等金融機関】（23市・町で規定）
・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が300㎡超（駐輪台数）店舗面積等20㎡ごとに1台
・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が500㎡超（駐輪台数）店舗面積等50㎡ごとに1台

（参 考）標準的な店舗面積のスーパーにおける必要駐輪台数

○　住宅地域のスーパー（標準的な店舗面積等：1,000㎡程度）
区部：約50台
市部：約25～30台

○　郊外の大規模スーパー（標準的な店舗面積等：3,000㎡程度）
区部：約150台
市部：約75～100台

（※ コンビニエンスストアの標準的な店舗面積等は150㎡程度）

事業者による駐輪場所の確保に関する取組例

近隣の駐車場の活用

【株式会社 はてな】

近隣の駐車場を借り上げて、駐輪場所として活用している。

オフィスフロアへの持込み

【株式会社 ブリッジQ】

賃貸オフィスのオーナーの許可を得て、オフィス内に通勤自転車を持ち込んでいる。

駐輪スペースの融通

【武蔵野市・銀行・商店街】

吉祥寺駅において、銀行の非営業日に、市がその駐車場を借り受け、一時利用の無料駐輪場として開放している。管理運営は、地元の商店街が担当している。

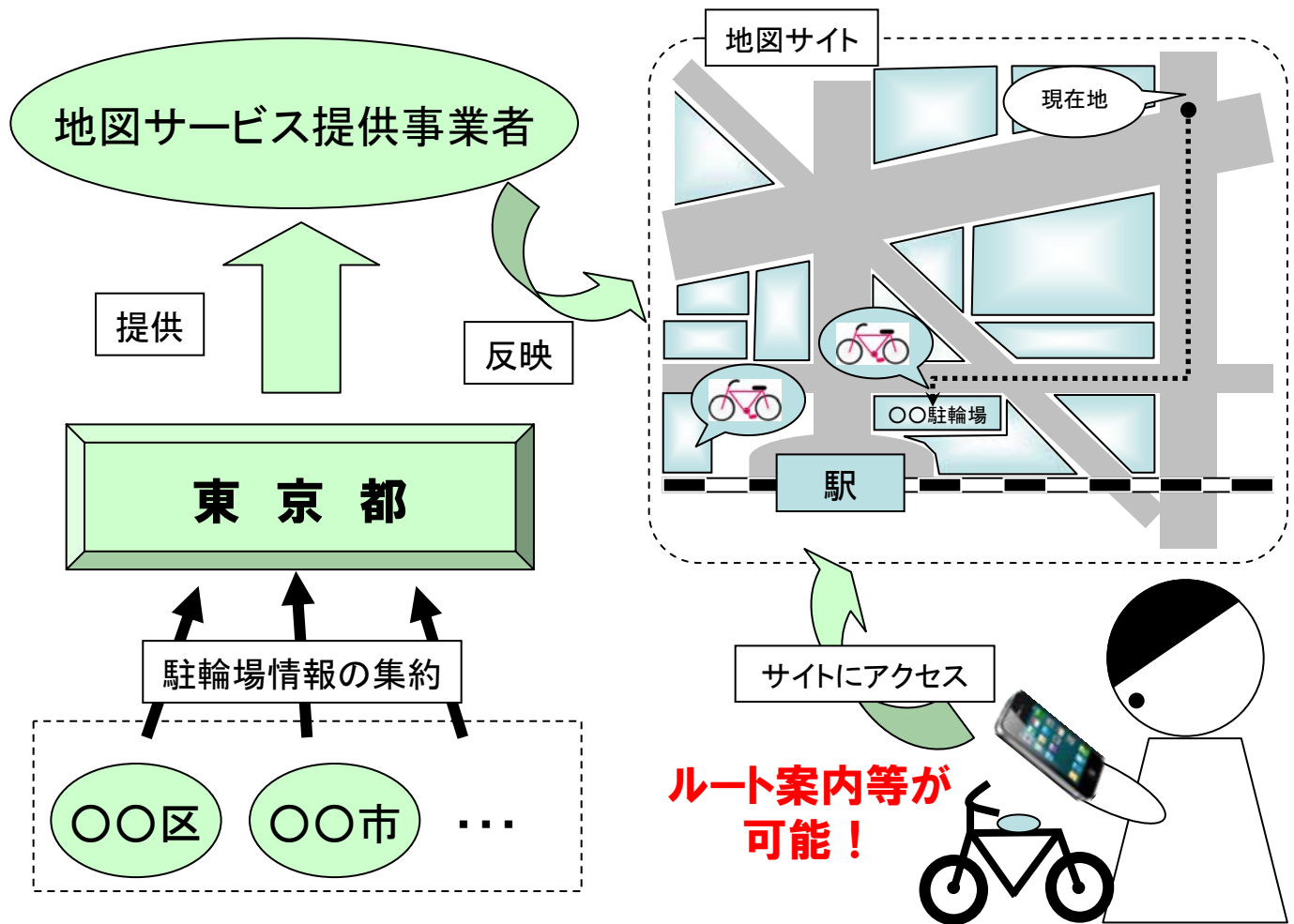
休日における主に買物目的の自転車利用者に活用されている。

資料8

地図サービス提供事業者への駐輪場情報の提供

取組概要

都内の駐輪場の情報※を地図サービス提供事業者に提供し、地図に反映してもらうことにより、自転車利用者がいつでもどこでも簡単に駐輪場を見つけられるようし、駐輪場の利用を促す取組

※提供情報の例・・・緯度経度情報、利用時間、料金の有無、定期/一時利用の別等

実施状況

平成25日9月20日現在：**1,320箇所**の駐輪場情報を掲載

・ヤフー株式会社

Yahoo!JAPANが提供する「Yahoo！ロコ」において、パソコンやスマートフォンを使った検索、ルート案内等が可能（平成25年4月1日から）

・パイオニア株式会社

サイクルナビゲーション“ポタナビ”において、地図上の表示、検索、詳細情報表示等が可能（平成25年4月1日から）

・株式会社ゼンリン

練馬区住宅地図（書籍）から順次駐輪場を反映（平成25年5月上旬から）

・株式会社ナビタイムジャパン

スマートフォン向けアプリケーション“自転車NAVITIME”等において、駐輪場の検索、ルート案内等が可能（平成25年5月20日から）

・イサナドットネット株式会社

スマートフォン向けアプリケーション“駐輪場検索－東京都版－”において、駐輪場の検索、ルート案内等が可能（平成25年5月21日から）

資料９

区市町による放置自転車の撤去制度の概要

１　放置自転車を撤去する区域の設定

○　短時間の放置であっても放置自転車を撤去できる区域（いわゆる“放置禁止区域”）を指定※

※　区域の指定に関する法律上の制限はないが、運用上は、ある程度の駐輪スペースが用意されている場所でなければ指定しない。

○　各区市町村の条例によっては、“放置禁止区域”以外の区域であっても、一定の要件※を満たした場合は、放置自転車を撤去可能

※　長期間の放置、放置自転車による著しい危険等

２　放置自転車の撤去と公示

○　通常、撤去の前に警告札等を放置自転車に付け、撤去する旨を事前に予告

○　撤去後は、撤去した旨を公示（撤去場所の立看板、区市町村庁舎の掲示板等を活用）

○　撤去した放置自転車は、防犯登録を利用して所有者を調査し、個別に通知

３　撤去自転車の保管・売却・処分

○　撤去した放置自転車は、自転車法に基づき、原則保管

○　撤去の公示日から相当期間を経過しても返還できず、保管に不相当な費用を要する場合は、売却できるときは売却してその代金を保管し、売却できないときは処分

４　撤去自転車の所有権の移転

○　撤去の公示日から６ヶ月経過しても返還できないときは、撤去した自転車又は売却代金は、区市町村に帰属

５　撤去等費用の徴収

○　撤去、保管等に要した費用を自転車利用者から徴収可

※　法律上は、自転車を引き取りに来た者以外からも費用を徴収できるが、実態としては撤去自転車を引き取りに来た者のみから徴収

○　各区市町村で異なるが、おおむね３，０００円程度（最高額は５，０００円）

※　区市町村によって異なるが、撤去に係る人件費や保管場所の維持管理費等の全ての経費を勘案すると、実費としては１台５，０００円程度のコストが発生。

資料10

区市町村による放置自転車の返還・処分までの流れの例

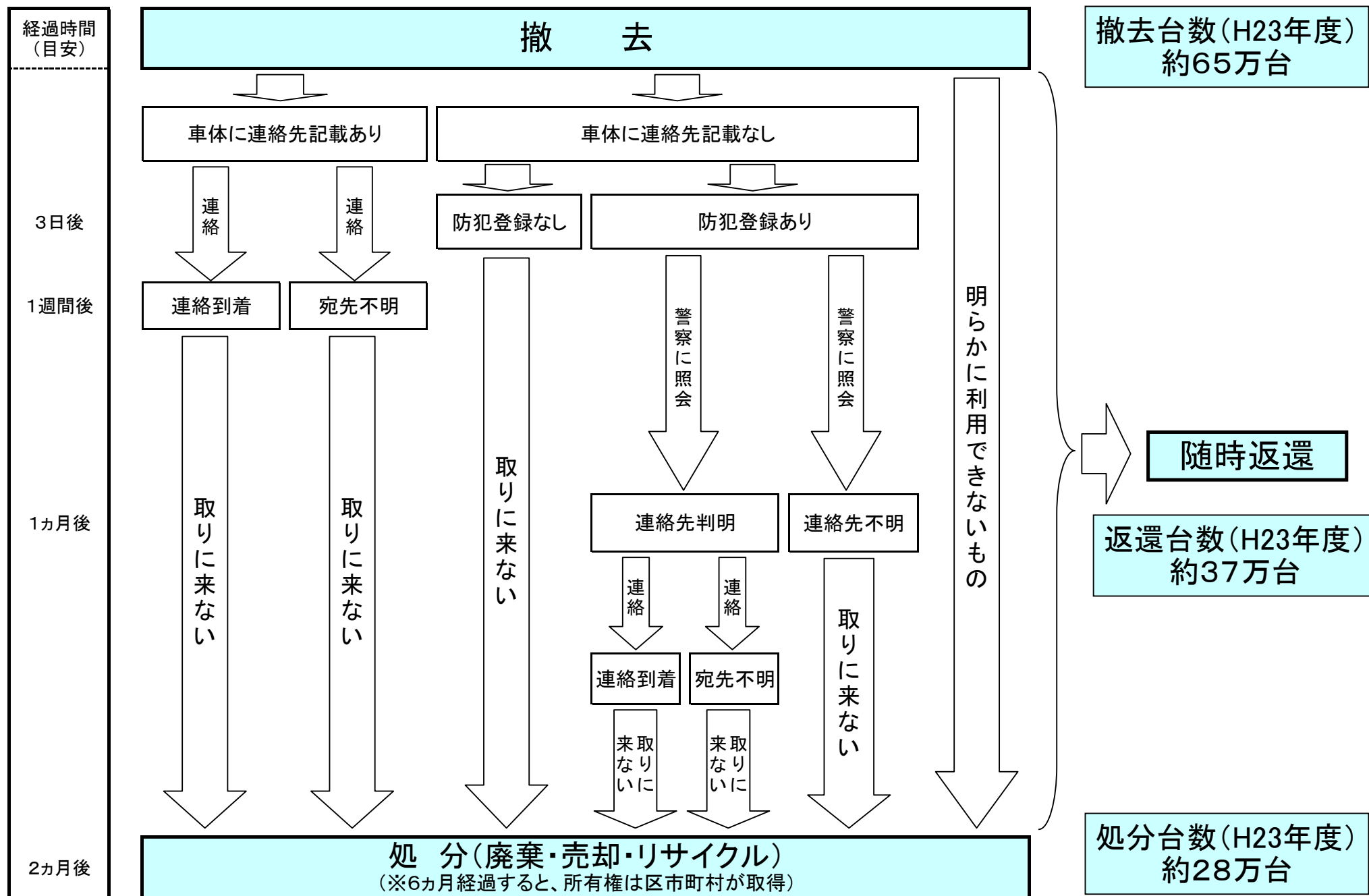



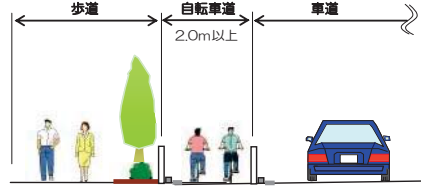
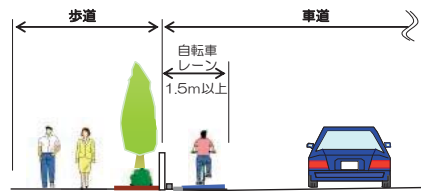
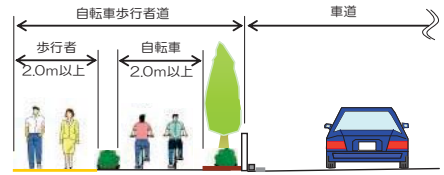
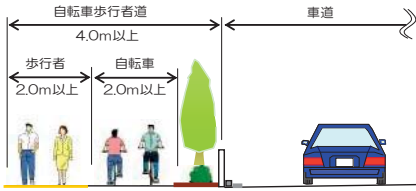
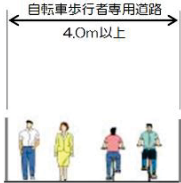
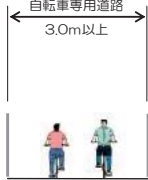
表6-1　自転車走行空間の整備手法　1/2

種別	モデル図	特徴	整備要件	整備事例
自転車道 歩行者や自動車と自転車の通行部分を縁石又は工作物で連続して分離 ※道路構造令第2条第2号及び道路交通法第2条第1項第3号の3に規定する自転車道をいう。	歩道　自転車道　車道 2.0m以上 自転車の通行部分の幅員２m以上 （道路構造令上では、やむを得ない場合は1.5mまで縮小可能だが、縮小する場合は本庁主管課と別途調整）	**メリット** ・歩行者、自転車、自動車が構造物により完全に分離され安全性が高い ・平坦性が高く自転車の走行性が良い **デメリット** ・車道での荷卸等が困難になる。 ・今までの路面清掃車では自転車道を清掃できない	・車道部分に自転車道を整備できる幅員が確保できること ・沿道での自動車の駐停車需要が少ないこと ・歩道は自転車通行不可となるため道路の両側に自転車道を確保できること	国道１４号 （江東区亀戸） 中杉通り・社会実験 （杉並区阿佐谷北）
自転車レーン **（普通自転車専用通行帯）** 車道の左側に普通自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標識等により自転車走行空間を明確化（左側一方通行） ※道路交通法第20条第2項の規定により自転車の通行部分が道路標示で指定された専用通行帯（道路標示「普通自転車の歩道通行部分」で指定されたものは除く。）をいう。	歩道　車道 自転車レーン 1.5m以上 （左側一方通行） 自転車の通行部分の幅員1.5m以上 （やむを得ず縮小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整）	**メリット** ・歩行者と自転車、自動車が概ね分離できる ・平坦性が高く自転車の走行性が良い ・整備コストが相対的に低い **デメリット** ・路上停車車両がある場合は自転車走行の障害となる ・自動車の平均旅行速度が速い道路では自転車と自動車の接触の危険性が高まる	・車両通行帯としての交通規制が実施できる1.5m注1以上の幅員が確保できること ・自転車レーンは左側を一方向の通行となるため道路の両側で整備できること 注1:道路交通法上の通行帯の最小幅員は1.0mであるが、街きょ（約0.5m）を除く舗装部分で1.0m以上を確保する	旧玉川水道道路 （渋谷区幡ヶ谷、山手通り・中野通り間） 平和橋通り （葛飾区西新小岩）
自転車歩行者道の構造的分離 **（自転車道注2）** 歩行者と自転車の通行部分を植樹帯などにより分離 ※道路構造令第2条第3号に規定する自転車歩行者道をいう。 道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。	自転車歩行者道　車道 歩行者　2.0m以上 自転車　2.0m以上 自転車の通行部分の幅員2m以上 （やむを得ず縮小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整）	**メリット** ・歩行者、自転車、自動車が構造物により完全に分離され安全性が高い **デメリット** ・歩行者と自転車の動線が交差点やバス停等で重なるため、その処理が課題となる。	・広幅員の歩道が確保できること 注2:自転車道 植樹帯等により構造的に分離し、切下げ部なども縁石等で区画したものをここでは自転車道と呼んでいる。なお、道路交通法第2条第1項第3号の3に規定する自転車道とするには、交通管理者との協議が必要である。	浅草通り （台東区東上野） 東八道路 （三鷹市野崎）

表6-1　自転車走行空間の整備手法　2/2

種別	モデル図	特徴		整備要件	整備事例
自転車歩行者道の視覚的分離 歩行者と自転車の通行部分をカラー舗装により視覚的に分離 ※道路構造令第2条第3号に規定する自転車歩行者道をいう。道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。	自転車の通行部分の幅員２m以上 （やむを得ず縮小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整）	メリット	・歩行者及び自転車と自動車が構造物により分離され安全性が高い	・広幅員の歩道が確保できること（ただし、構造的分離が可能な歩道幅員までは確保できない場合） 〈参考〉 交通管理者が白線と自転車の道路標示を施工した場合、自転車の通行部分は道路交通法でいう「普通自転車通行指定部分」となる。	長後赤塚線 （板橋区高島平）
		デメリット	・歩行者と自転車は構造物による区切りがないため、輻輳しやすい ・歩行者と自転車の動線が交差点やバス停等で重なるため、その処理が課題となる。		山手通り （渋谷区代々木）
自転車歩行者専用道路 独立して設けられる専用道路 ※道路法第48条の13第2項に規定する、専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供するために独立して設けられる道路。	自転車の通行部分の幅員４m以上	メリット	・サイクリング等、野外のスポーツ、レクリエーション向けに適している ・自動車とは完全に分離され安全性が高い	・河川敷等、連続した用地が確保できること ・面整備等に合わせて整備が可能である場合	多摩湖自転車道 （東村山市美住町）
		デメリット	・歩行者と自転車が多く輻輳しやすい（高速で通行する自転車と歩行者との接触事故が課題となっている）		江戸川自転車道 （区移管済）
自転車専用道路 独立して設けられる専用道路 ※道路法第48条の13第1項に規定する、専ら自転車の一般交通の用に供するために独立して設けられる道路。	自転車の通行部分の幅員３m以上(やむを得ない場合は2.5mまで縮小可)	メリット	・サイクリング等、野外のスポーツ、レクリエーション向けに適している ・自動車とは完全に分離され安全性が高い	・河川敷等、連続した用地が確保できること ・面整備等に合わせて整備が可能である場合	※道路構造令に規定はあるが、都内での整備実績なし
		デメリット	・既存の道路でこのための空間を新たに生み出すことは困難である ・歩行者の進入を抑止するのは困難		

東京都における道路の整備状況等

１　道路の総延長【平成 24 年４月１日現在】（平成 24 年度東京都道路現況調書より）

国道　　　　　　４００ｋｍ

都道　　　　　２，３４５ｋｍ（首都高速道路 191km や島しょ・山間部の都道を含む。）

区市町村道　２１，６６０ｋｍ

２　自転車走行空間の整備状況【平成 24 年３月 31 日現在】

都道　　　　　１１２ｋｍ［施設延長］（「2020 年の東京」より）

区市町村道　　　２５ｋｍ（「区市町村における交通安全対策事業の現況」より）

３　東京都による自転車走行空間の整備手法の例

車道を活用した 自転車レーンの整備	広い歩道における 自転車走行空間の整備	水道敷や河川敷を利用した 自転車歩行者専用道路の整備

４　自転車走行空間の整備予定

○　東京都による取組予定

　『2020 年の東京』計画において、2020 年（平成 32 年）までに新たに 100km 整備することを目標に掲げている。この目標を達成するため、既設道路において優先整備区間約 150km を選定し、2020 年度までに 109km を整備する計画を策定した。

優先整備区間の整備計画　　［施設延長］

	2020 年度までに整備	2020 年度以降の整備	計
区部	７３	３２	１０４
多摩地区	３６	１３	５０
計	１０９	４５	１５４

［単位：ｋｍ］

○　警視庁による取組予定

　自転車歩道通行可規制を廃止した場所等に自転車ナビマークを標示する（平成 25 年度：３４８ｋｍ）。

平成 25 年 8 月 12 日（月）
国土交通省 東京国道事務所
警視庁交通部

記者発表資料

自転車、ナビラインで歩道から車道へ

～都内初の自転車ナビライン、試行 4 ヶ月後の利用状況結果～

東京国道事務所、警視庁、東京都等は、平成 24 年 10 月より「自転車通行環境整備課題検討ＷＧ（会長：東京工業大学大学院 屋井教授）※」を設置し、東京都内の自転車通行環境整備の検討を進めています。

平成 25 年 3 月に、東京国道事務所と警視庁は、東京都内の 2 箇所の交差点において、自転車の安全な通行を確保するための自転車ナビライン（交差点内における自転車の通行位置明示）等を試行的に初めて設置しました。

今回、試行 4 ヶ月後の利用状況（次頁参照）をとりまとめましたのでお知らせいたします。今後も、試行半年後の利用状況調査を継続し、効果検証を行い、試行内容の改善を実施する予定です。

＜試行結果のポイント＞

○試行前後における自転車の通行位置を調査した結果、歩道上を通行する割合が減少し、車道の左側端上を通行する割合が増加しました。

自転車ナビラインの試行写真
（国道 17 号千石一丁目交差点）

自転車ナビラインの試行写真
（国道 15 号札の辻交差点）

１．試行箇所　別添資料 1,2 参照

①千石一丁目交差点（文京区）
　国道 17 号（白山通り）・都道 437 号線(不忍通り)が交差
②札の辻交差点（港区）
　国道 15 号（第一京浜）・都道 301 号線・都道 409 号線が交差

２．試行内容　別添資料 1,2 参照

○自転車ナビライン（交差点内における自転車の通行位置明示）の設置
○左折自動車用の路面標示の設置
○溜まり空間の明示（二段階右折の待機場所）
○自転車専用通行帯における停止線の前出し　※千石一丁目交差点のみ
○信号表示の変更　※札の辻交差点のみ

３．試行結果

○自転車の通行位置の変化　別添資料 3,4 参照

　平成 25 年 3 月より、交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方向を明確にする自転車ナビラインを設置しました。
　今回、試行 4 ヶ月後の 7 月に、試行前後における自転車の通行位置の変化を調査しました。**結果としては、歩道上を通行する割合が減少し、車道の左側端（自転車ナビライン）上を通行する割合が増加しました。これにより、自転車の車道左側端通行が促進されました。例えば、千石一丁目交差点の上り方向において、歩道上を通行する割合が約 4 割から約 2 割に減少、車道の左側端（自転車ナビライン）上を通行する割合が約 5 割から約 8 割に増加しました。**

○自転車利用者の評価　別添資料 5 参照

　平成 25 年 3 月に、自転車利用者に対して「車道の横断のしやすさ」及び「自転車ナビラインの矢羽根の大きさ」について、アンケートを実施しました。
　結果としては、千石一丁目交差点では、約 5 割の利用者から「横断しやすい」との回答があり、一定の評価が得られました。
　一方、単路部の狭隘な幅員に伴い、やや小さい矢羽根を採用した札の辻交差点では、矢羽根の大きさが「小さい」との回答もありました。

（自転車ナビラインの矢羽根の大きさ）

（参考１）試行前後の利用状況写真

（試行箇所①）千石一丁目交差点

試行前

上り

下り

試行後

（試行箇所②）札の辻交差点

試行前

試行後

（参考２）試行前後で変わる通行ルールについて　別添資料６参照

※「自転車通行環境整備課題検討ＷＧ」構成員

<table>
<tr><td colspan="2">所属</td><td>メンバー</td></tr>
<tr><td colspan="2">学識経験者（会長）</td><td>東京工業大学大学院　屋井教授</td></tr>
<tr><td rowspan="3">警視庁
　交通部</td><td>交通規制課</td><td>管理官</td></tr>
<tr><td>交通管制課</td><td>管理官</td></tr>
<tr><td>駐車対策課</td><td>管理官</td></tr>
<tr><td>東京都建設局</td><td>道路管理部 安全施設課</td><td>課長</td></tr>
<tr><td>東京国道</td><td>交通対策課</td><td>建設専門官、課長</td></tr>
<tr><td>相武国道</td><td>交通対策課</td><td>課長</td></tr>
<tr><td colspan="2">特別区土木主管部長会</td><td>会長</td></tr>
<tr><td colspan="2">東京都市建設行政協議会</td><td>幹事長</td></tr>
<tr><td colspan="3">オブザーバー</td></tr>
<tr><td>警視庁</td><td colspan="2">犯罪抑止対策本部</td></tr>
<tr><td>東京都</td><td colspan="2">青少年・治安対策本部 総合対策部 交通安全課</td></tr>
</table>

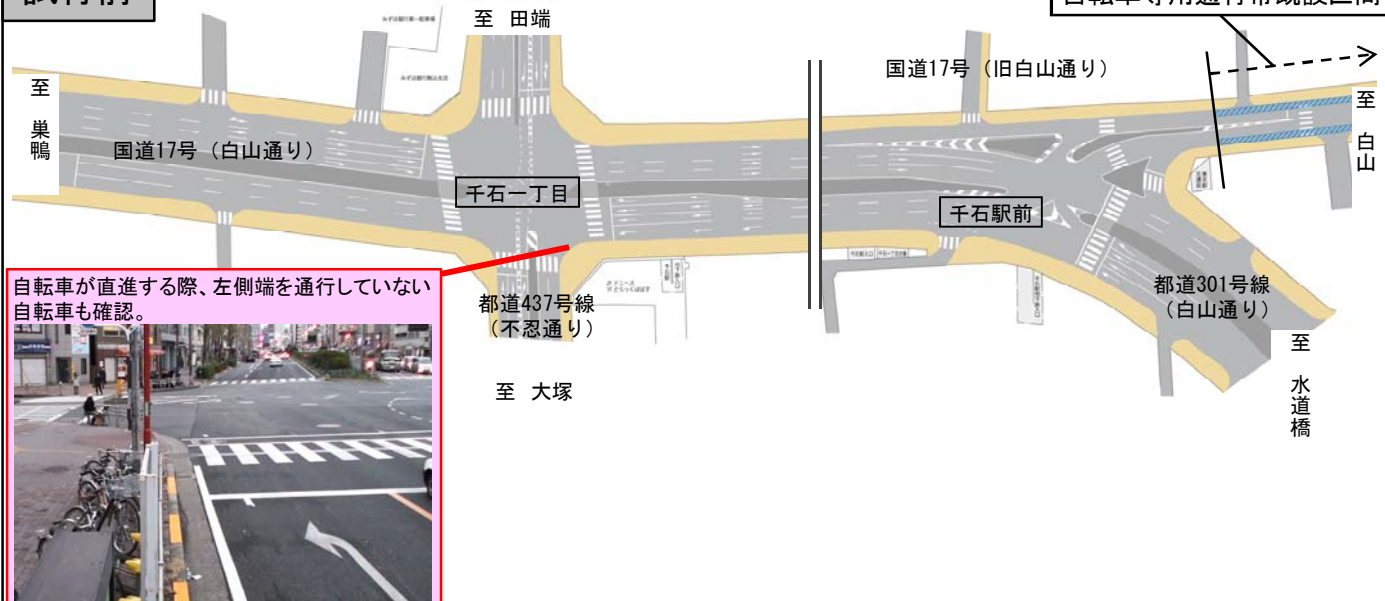
（試行箇所①）

別添資料1

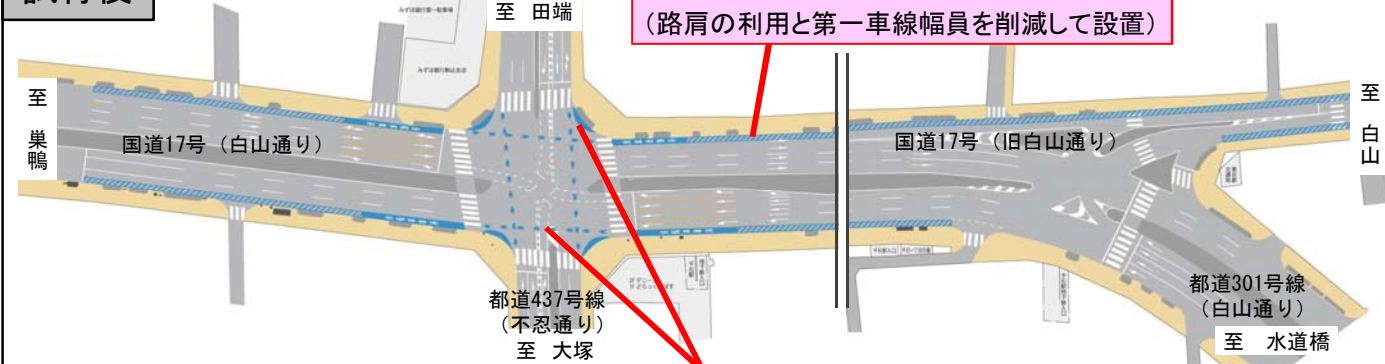
千石一丁目交差点における試行概要

試行概要

・千石一丁目交差点に自転車の通行位置・方向を示す路面表示を設置
・国道17号※に自転車専用通行帯を設置
　これにより、旧白山通りからの自転車専用通行帯が約500m延伸
　※ 千石駅前交差点～千石一丁目交差点先

試行前

自転車が直進する際、左側端を通行していない自転車も確認。

試行後

自転車専用通行帯の設置
（路肩の利用と第一車線幅員を削減して設置）

試行内容

・自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、
　自転車ナビラインを設置
・溜まり空間の明示

・左折自動車用の路面標示
・自転車停車位置を自動車よりも前出し

自転車ナビラインの設置

溜まり空間の明示
（二段階右折の待機場所）

（試行箇所②）

札の辻交差点における試行概要

試行概要
・自転車の通行位置・方向を示す路面表示を設置
・直進自転車の交差点通行をしやすくするため、信号表示を変更

試行前

試行後

試行内容

・自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車ナビラインを設置

自転車ナビラインの設置

・溜まり空間の明示（二段階右折の待機場所）

溜まり空間の明示

・自転車用の信号待ちの待機スペースを停止線付近の歩道部に確保

滞留スペースの設置

（試行箇所①）

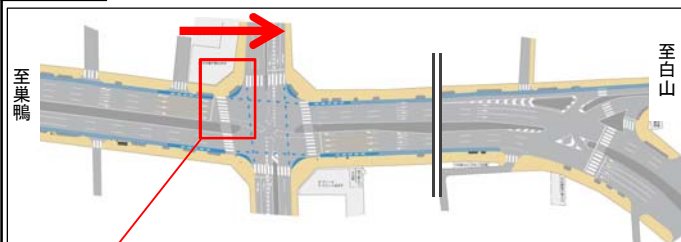
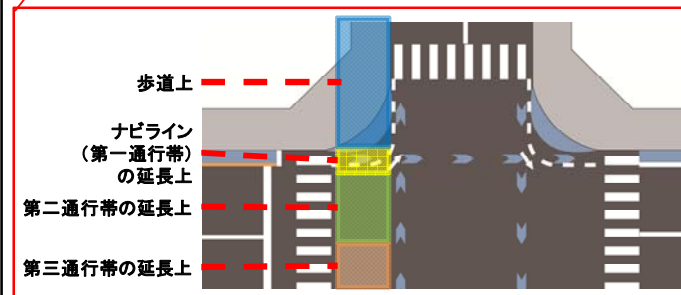
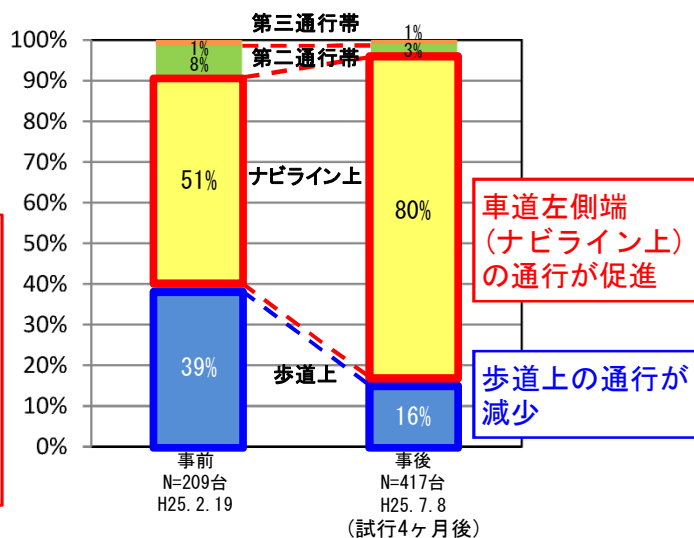
別添資料3

千石一丁目交差点における試行結果（流入部の通行位置の変化）

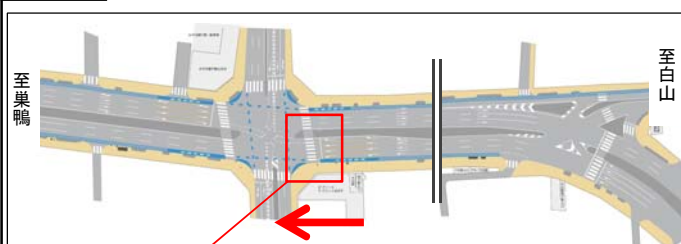
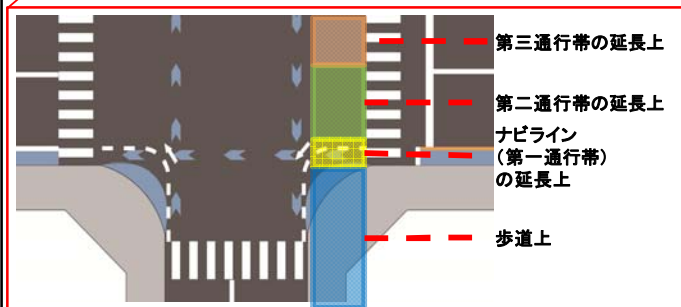
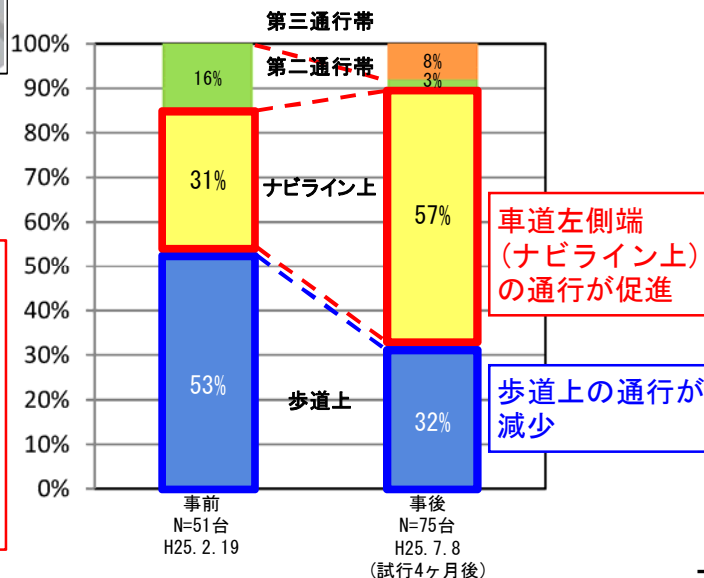
（調査内容）

交差点流入部において、自転車の通行位置を観測（録画判定）し、試行前後の変化を調査しました。
事前調査日：平成25年2月19日（7～9時）
事後調査日：平成25年7月 8日（7～9時）　※試行後約4ヶ月後
観 測 内 容：直進する自転車を対象に、交差点流入部における自転車の通行位置を観測。
（交差点を直進する際、自転車が次のうち、どこの延長線上を通行するのかを観測。
「歩道上」、「ナビライン（第一通行帯）上」、「第二通行帯上」、「第三通行帯上」）

（調査結果）

上り　巣鴨→白山方向 7時～9時

※四捨五入の関係で各係数の和が100%と一致しない箇所がある。

下り　巣鴨←白山方向 7時～9時

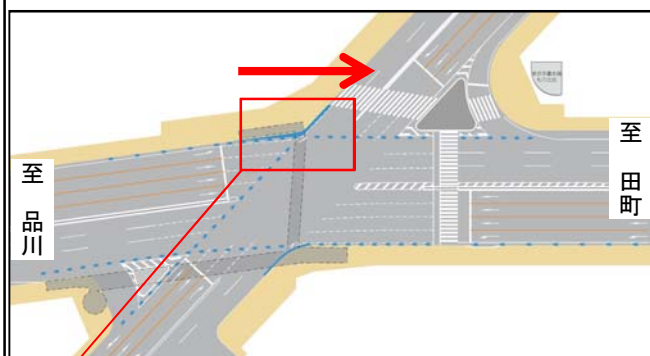
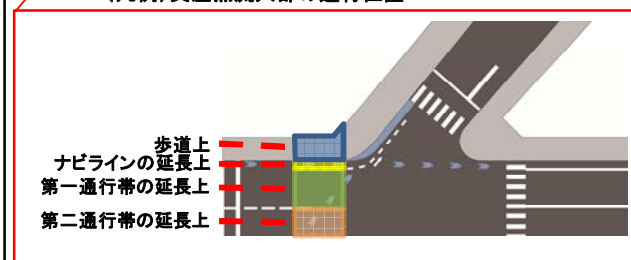
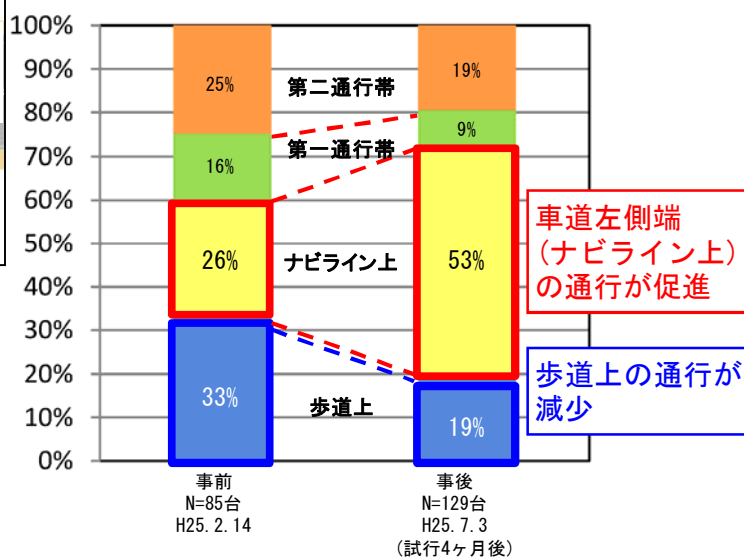
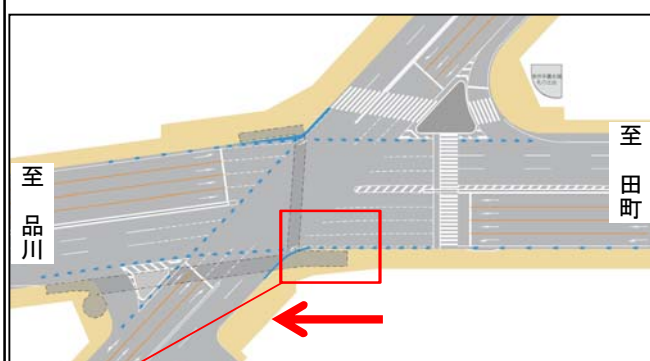
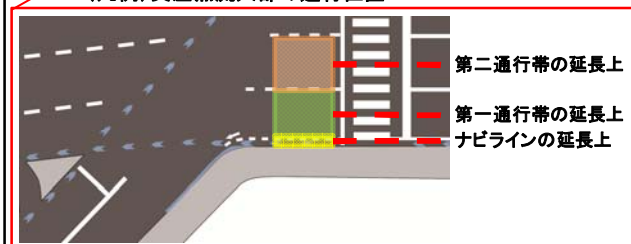
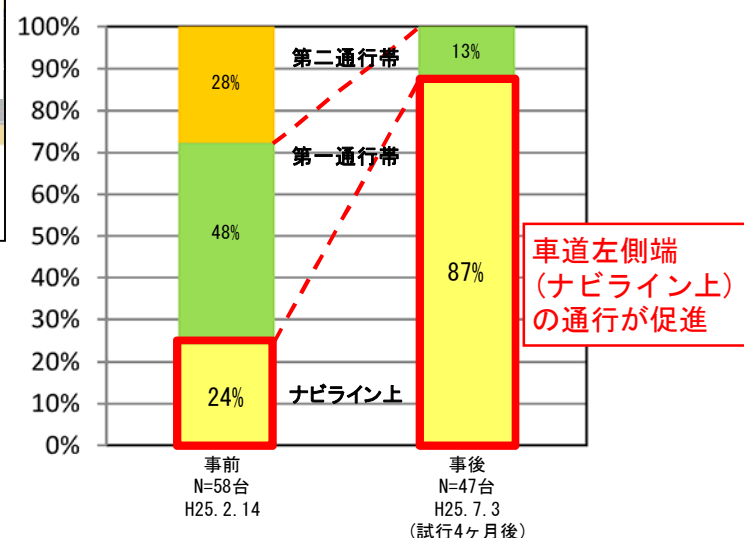
（試行箇所②）

札の辻交差点における試行結果（流入部の通行位置の変化）

別添資料4

（調査内容）

交差点流入部において、自転車の通行位置を観測（録画判定）し、試行前後の変化を調査しました。
事前調査日：平成25年2月14日（7～9時）
事後調査日：平成25年7月 3日（7～9時） ※試行後約4ヶ月後
観 測 内 容：直進する自転車を対象に、交差点流入部における自転車の通行位置を観測。
（交差点を直進する際、自転車が次のうち、どこの延長線上を通行するのかを観測。「歩道上」、「ナビライン上」、「第一通行帯上」、「第二通行帯上」）

（調査結果）

上り　品川→田町方面　7時～9時

下り　品川←田町方面　7時～9時

※直進の際、歩道空間が連続していないため、「歩道上」は対象外とする。

（試行箇所①②）

別添資料5

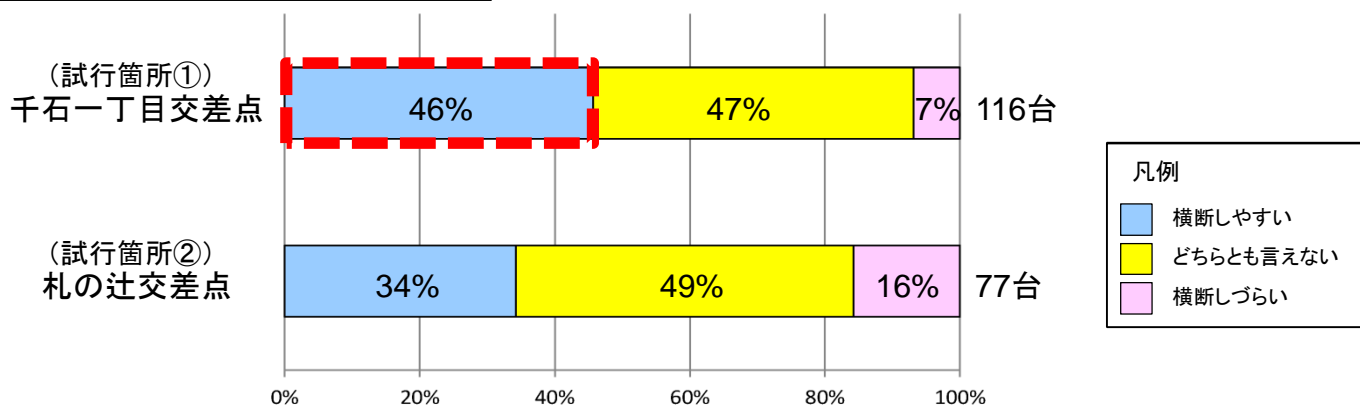
自転車利用者の評価

（調査内容）

交差点を赤信号で停止した自転車利用者に、聞き取り方式で実施しました。
　事前調査日：平成25年3月12日～13日
　調査内容：質問：「矢羽根マークの設置により、横断のしやすさは変化しましたか。」
　　　　　　回答：「横断しやすい」、「どちらともいえない」、「横断しづらい」
　　　　　　質問：「矢羽根マークの大きさについて教えてください。」
　　　　　　回答：「大きい」、「ちょうどよい」、「小さい」

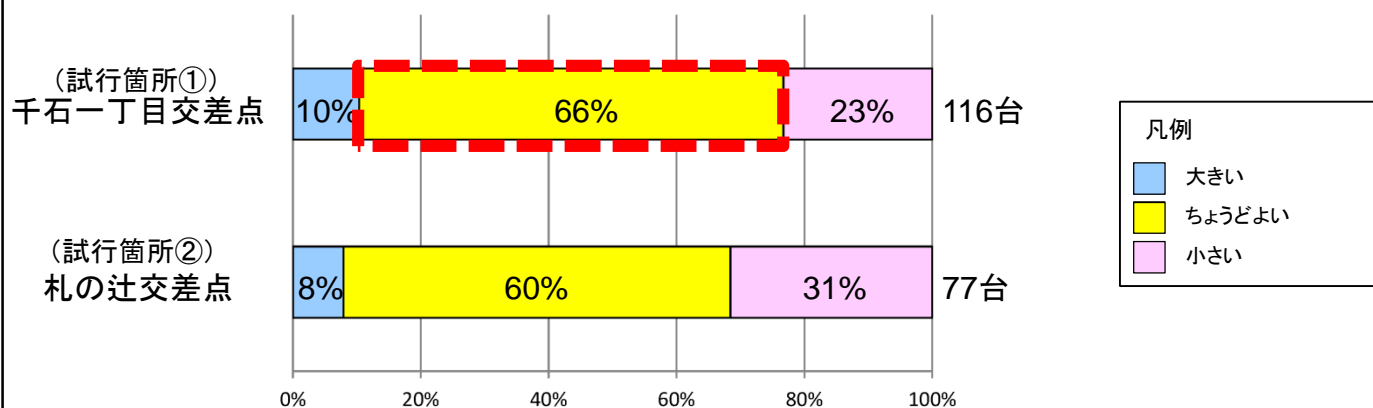
（調査結果）

横断のしやすさに対する評価

	横断しやすい	どちらとも言えない	横断しづらい	台数
（試行箇所①）千石一丁目交差点	46%	47%	7%	116台
（試行箇所②）札の辻交差点	34%	49%	16%	77台

千石一丁目交差点では、約５割の利用者が「横断しやすい」と回答
札の辻交差点では、「横断しやすい」との回答率が低い
自由意見として、「幅員が狭い」などの意見が見られる

※四捨五入の関係で各係数の和が100%と一致しない箇所がある。

矢羽根の大きさに対する印象

	大きい	ちょうどよい	小さい	台数
（試行箇所①）千石一丁目交差点	10%	66%	23%	116台
（試行箇所②）札の辻交差点	8%	60%	31%	77台

千石一丁目交差点では、約７割の利用者が「ちょうどよい」と回答
札の辻交差点では単路部の狭隘な幅員に伴い、やや小さい矢羽根を採用したため、「小さい」との回答も多い

※四捨五入の関係で各係数の和が100%と一致しない箇所がある。

（参考）矢羽根の大きさについて

試行前後で変わる通行ルールについて

別添資料6

交差点内に青い自転車ナビラインや溜まり空間、また単路部に自転車専用通行帯(千石地区のみ)を設置しました。自転車・自動車が通行する際のルール・マナーを紹介します。

■試行前後で変わる自転車の通行ルール

■試行前後で変わる自動車の通行ルール

自転車安全利用五則

1．自転車は、車道が原則、歩道は例外
2．車道は左側を通行
3．歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4．安全ルールを守る
5．子どもはヘルメットを着用

交差点内でも安全な間隔をあけて運転してください

自動車は、自転車との安全な間隔をあけて運転してください。

自転車との間隔を確保

※H25.3.8記者発表「交差点内における自転車の通行位置の明示（自転車ナビライン）を試行します」別添資料より抜粋。

資料14

自転車関係の保険の例

※都が保険会社等のウェブサイトから抜粋

	補償内容				対象	費用	その他
	賠償責任補償	死亡・傷害補償	入院補償	その他			
特定の車両に付加された保険							
TSマーク付帯保険	【青色TSマーク】 死亡又は重度（1～7級）1,000万円 【赤色TSマーク】 死亡又は重度（1～7級）2,000万円	【青色TSマーク】 死亡又は重度（1～4級） 30万円 【赤色TSマーク】 死亡又は重度（1～4級） 100万円	【青色TSマーク】 入院（15日以上） 1万円 【赤色TSマーク】 入院（15日以上） 10万円	－	点検年月日と自転車安全整備士番号が記載された保険有効期間中のTSマーク貼付自転車に搭乗中の人が対象 （参考） ●平成24年度TSマーク交付総数2，089，186枚（青：46%　赤：54%）	自転車の点検・整備料	①保険の有効期間は、TSマークに記載されている点検日から1年間 ②平成24年中のTSマーク付帯保険金支払い該当事故は、376件 （内訳） ○死亡・重度後遺障害事故　16件 ○傷害入院15日以上事故　358件 ○賠償責任事故　2件
自転車に特化した保険							
A　社	5,000万円	213万円	－	－	賛助会員 ※会員になると自動的に保険に加入	5,000円（個人会員料：各年度）	※自転車乗用中の事故に限る。 ※追加保険料（年3,000円）を払うことで、死亡保障、傷害補償及び入院補償を強化することができる。
B　社	1,000万円 ※日常生活賠償特約	450万円 ※自転車に係る事故のみ補償	－	－	加入者本人	年1,070円（月払い100円）	
傷害保険と一緒に加入する保険							
C　社	3,000万円	死亡500万円 障害15～500万円	日額3千円	手術内容に応じて、入院日額の10～40倍 通院日額1千円	加入者本人 ※賠償責任補償は、プランにかかわらず家族も対象	月610円（年換算7,320円）	※オフタイムコース本人型Aプラン就業中の危険補償対象外特約付帯　インターネット割引15%適用の場合
D　社	1億円	500万円～3,000万円	日額2千円～1万円	通院日額1千円～5千円	本人プラン、夫婦プラン及び家族プランに応じて。 ※賠償責任補償は、プランにかかわらず家族も対象	個人プラン　年5,350～25,770円 夫婦プラン　年8,140～34,920円 家族タイプ　年13,410～50,320円	
E　社	3,000万円	200万円～500万円	日額1,500～3,000円	通院日額500円～1,000円	本人タイプ、夫婦タイプ及び家族タイプに応じて。 ※賠償責任補償は、プランにかかわらず家族も対象	個人プラン　月510円（年換算6,120円） 夫婦プラン　月680円（年換算8,160円） 家族タイプ　月900円（年換算10,800円）	

	補償内容				対象	費用	その他
	賠償責任補償	死亡・傷害補償	入院補償	その他			
Ｆ 社	1億円	400万円	日額6千円	手術内容に応じて、入院日額の10～40倍	お１人様プラン（本人型・本人以外型）、ご夫婦プラン及びご家族プランに応じて。 ※賠償責任補償は、プランにかかわらず家族も対象	お１人様プラン 年4,760円 ご夫婦プラン 年7,000円 ご家族プラン 年11,720円	
Ｇ 社	5,000万円～1億円	300～400万円 ※交通事故を補償	日額4～6千円 一時金0～5万円	通院日額2千円、弁護士費用等300万円 ※いずれも最も高いプランのみ	本人タイプ、夫婦タイプ及び家族タイプに応じて。 ※賠償責任補償は、本人タイプ以外は、家族も対象	本人タイプ 年3,260～10,080円 夫婦タイプ 年4,920～14,220円 家族タイプ 年8,150～21,480円	
自動車保険と一緒に加入する保険							
Ｈ 社	無制限	―	―	対物賠償額は、設定可	記名被保険者 （自動車保険に自動でセット）	―	記名被保険者が自転車を運転しているときに生じた対人賠償・対物賠償に関する事故につき、対人賠償保険・対物賠償保険の規定を適用して補償する特約。全契約に自動的にセット。保険金額は、対人賠償保険・対物賠償保険で設定されている額と同額。
Ｉ 社	無制限	―	―	示談交渉サービスセット 対物賠償あり	記名被保険者及び家族 （自動車保険に任意でセット）	特約部分は、年約1,200円	家族も対象
クレジットカードの特約							
Ｊ 社	1億円	―	―	訴訟費用、弁護士費用も補償	カード会員の加入者及び家族	月240円（年換算2,880円）	
Ｋ 社	1億円	―	―	―	カード会員及び家族	月200円（年換算2,400円）	

※家族は、本人又は配偶者と「同居の親族（6親等内の血族, 3親等内の姻族）」及び「別居の未婚（婚姻歴のないこと）の子」

（参考）自賠責保険の例				
車種	補償内容	対象	費用	その他
自家用自動車	・傷害 120万円／人 ・後遺障害 75万円～4,000万円（障害等級に応じて） ・死亡 3,000万円／人	被保険自動車の保有者及びその運転者	3年 39,120円（年換算約13,000円） 2年 27,840円（年換算約13,900円）	ひき逃げや無保険者による事故についても、自賠責の支払い基準に準じた額を政府が補填する制度あり。
原動機付自転車（125CC以下）			5年 17,330円（年換算約3,500円） 3年 12,410円（年換算約4,100円） 2年 9,870円（年換算約4,900円）	

資料 15

自転車の安全基準の例
～ＢＡＡマーク・ＴＳマーク～

安全基準の例：　ＢＡＡマーク

制度運営主体：一般社団法人 自転車協会

（制度概要）

ＢＡＡマークを貼付しようとする自転車の型式について、自転車協会が定めた「自転車安全基準」に基づき、特に安全性に影響の高い項目については自転車協会の認定した検査機関で検査を受けて合格し、その他の項目については製造事業者又は輸入事業者が自ら確認した上で、その旨を自転車協会に書類で提出したときに、その証としてＢＡＡマークを貼付するもの。また、ＢＡＡマークの付いた自転車の製造事業者又は輸入事業者は、自転車技士か自転車安全整備士によって点検整備し、完全に組み立てた状態で利用者に提供することを義務付けられている。

（主な試験項目）

次に掲げるような各種試験等を実施し、自転車安全基準で規定された強度、性能等を有していることを検査する。

○　フレームの強度試験
○　前ホーク耐久試験
○　ハンドル衝撃試験
○　ブレーキ制動性能試験
○　灯火及びリフレクターの性能
○　駆動部の動的試験

BAA マーク

BAA
安全・環境基準適合車
BICYCLE
ASSOCIATION(JAPAN)
APPROVED
B-00000000

（その他）

事業者がＢＡＡマークを貼付する場合は、生産物賠償責任保険（ＰＬ保険）に加入することを義務付けており、製造上の欠陥で事故が発生した場合も当該事業者の責任で補償される。

点検・整備基準の例：　ＴＳマーク

制度運営主体：公益財団法人 日本交通管理技術協会

（制度概要）

個々の自転車について、日本交通管理技術協会が定めた「普通自転車の点検整備基準」に基づき、自転車安全整備店の自転車安全整備士が、点検・整備を行い、その自転車が道路交通法令等に定める安全な普通自転車であることを確認したときに、その証としてＴＳマーク（傷害保険・賠償責任保険付）を貼付するもの。

（主な点検整備項目）

次に掲げるような項目について普通自転車としての構造及び性能を満たしているか点検し、必要に応じて整備する。

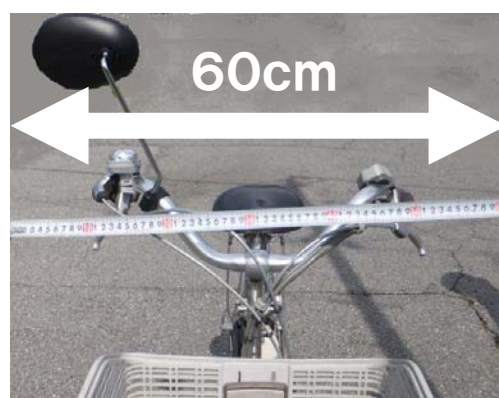
○　車体の大きさ・構造
○　部品の取付け（取付位置、変形の有無、固定力等）
○　ブレーキ制動性能
○　タイヤの状態（磨耗状況、空気圧等）
○　安全付属部品（リフレクター、前照灯、警音器等）の性能等

TS マーク

（その他）

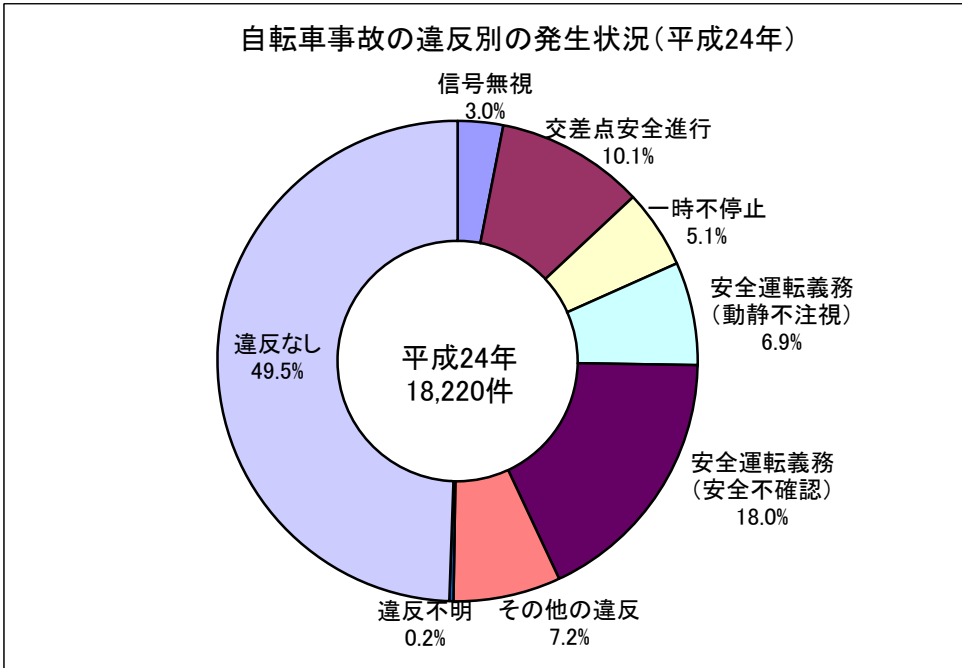
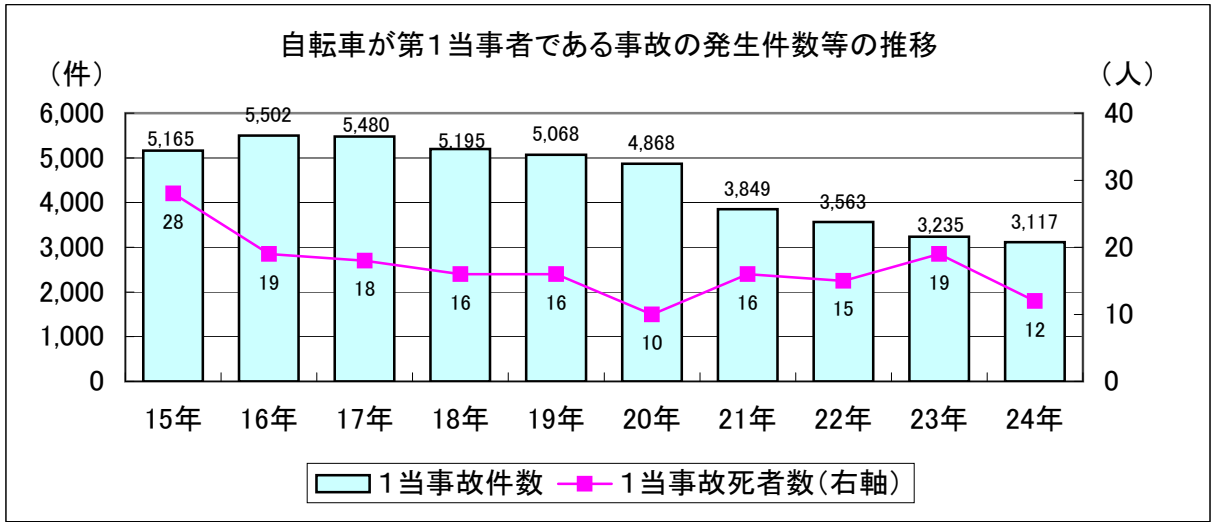
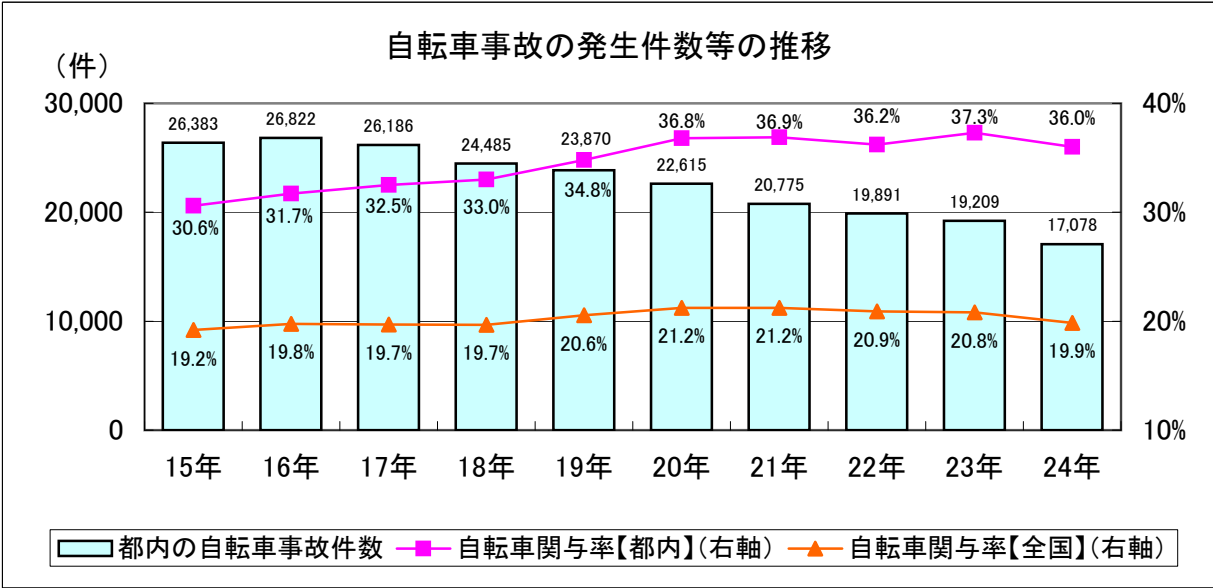
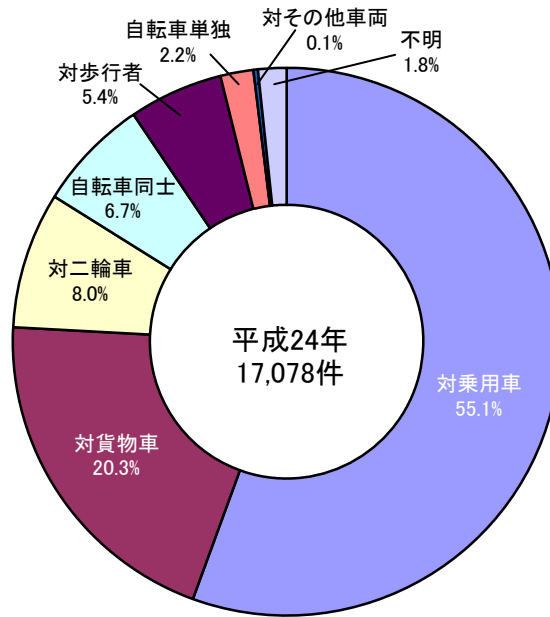
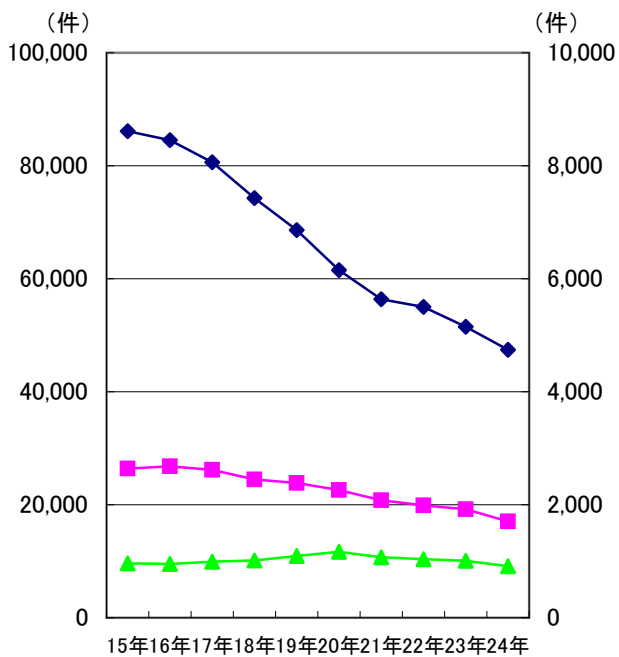
点検整備済みの普通自転車にＴＳマークを貼付することで、付帯保険（有効期間１年）に加入することができる。付帯保険では、最大 2,000 万円の賠償責任を補償する。

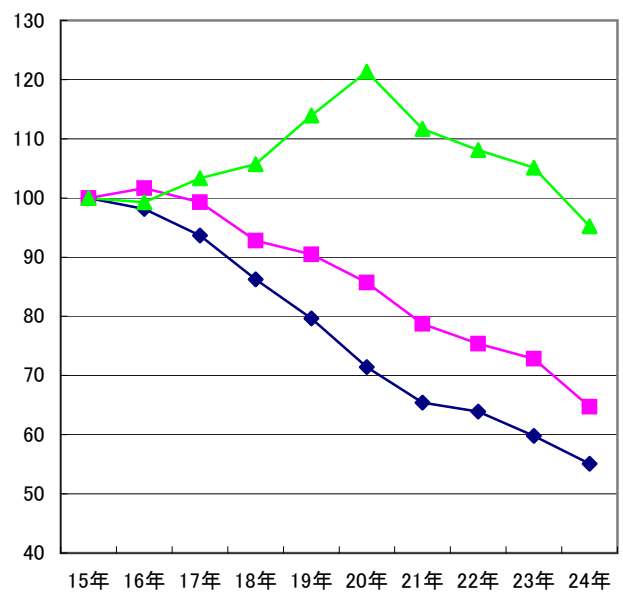
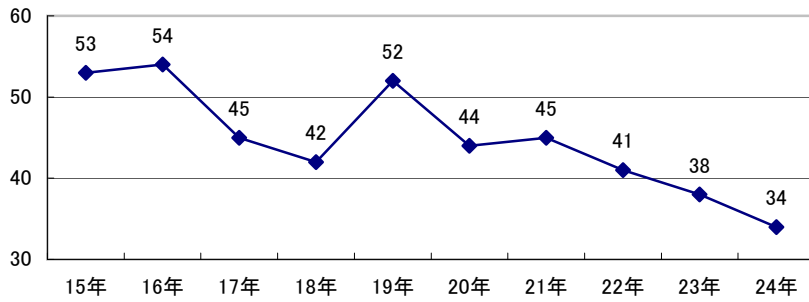
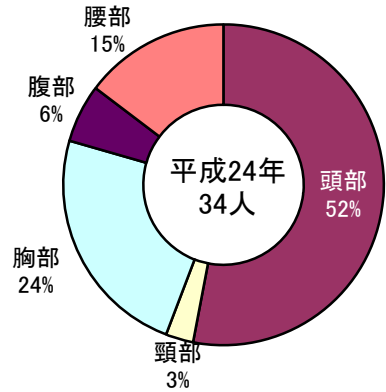
サイドミラーの装着例

シティサイクルに取り付けた例

スポーツタイプの自転車に取り付けた例

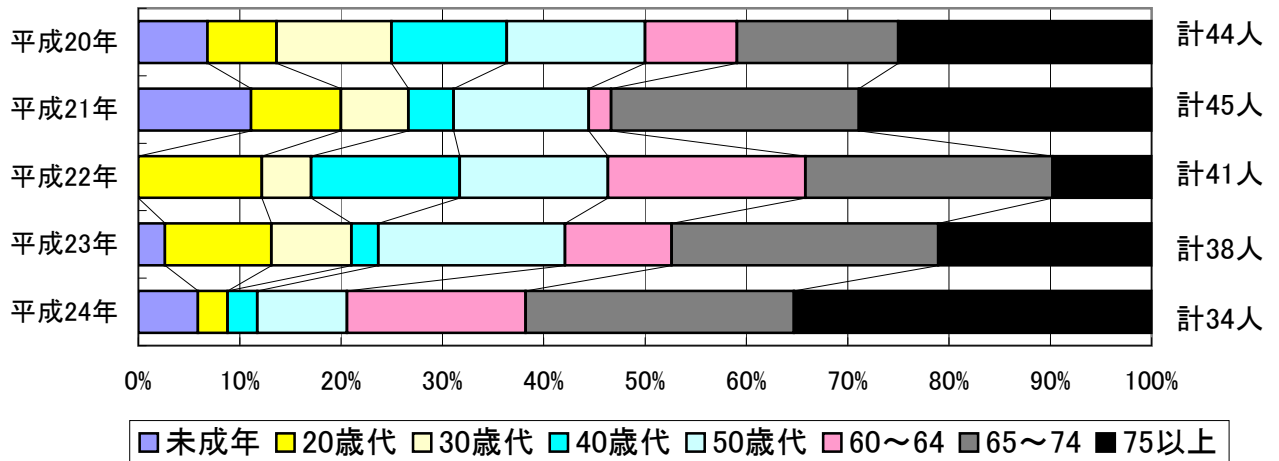
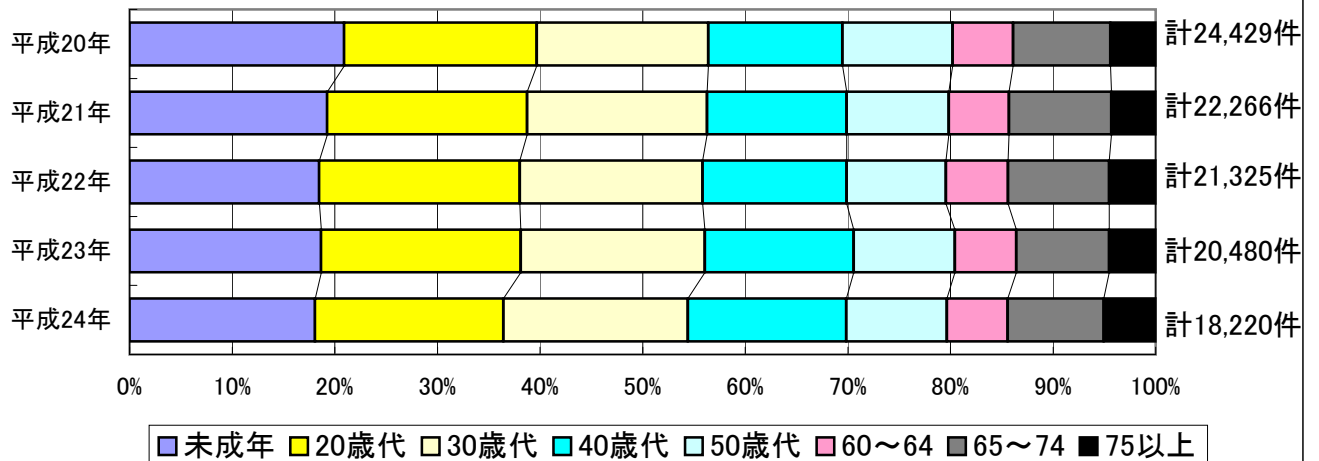
注：歩道を通行できる自転車は、車体の幅が60cm以下等の条件を満たす普通自転車に限られています。

資料17

東京都における自転車事故等の現状

自転車事故の相手当事者別の発生状況（平成24年）
自転車単独
2.2%
対その他車両
0.1%
不明
1.8%
対歩行者
5.4%
自転車同士
6.7%
対二輪車
8.0%
平成24年
17,078件
対乗用車
55.1%
対貨物車
20.3%

交通事故の発生状況
（件）
（件）
100,000
80,000
60,000
40,000
20,000
0
10,000
8,000
6,000
4,000
2,000
0
15年16年17年18年19年20年21年22年23年24年
全交通事故件数
うち自転車事故件数
うち歩行者対自転車事故件数（右軸）

交通事故件数の指数の推移
（平成15年の件数を100とした指数）
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
15年 16年 17年 18年 19年 20年 21年 22年 23年 24年
全交通事故
うち自転車事故
うち歩行者対自転車事故

平成24年の自転車乗用中死亡事故における相手当事者の内訳

合計	乗用車	貨物車	歩行者	その他
34	12	20	0	2

資料 18

東京都における駅前放置自転車の現況と対策の概要

1 駅周辺における自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の放置状況 【図-１】参照

都内の駅周辺（鉄軌道駅から概ね半径 500m以内の区域）における自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の乗入台数（放置台数と実収容台数の合計）は 673,487 台で、このうち自転車等駐車場への駐車数（実収容台数）は、620,691 台（92.2%）で、残りの 52,796 台（7.8%）が路上などに放置されていた。

平成 24 年度は、きめ細かく放置の実態を把握し、放置自転車を解消するための対策に活かすため、これまでの全国一律の調査方法（自転車 100 台以上、原付・自二はあわせて 50 台以上の駅を調査対象とする。）に加え、自転車、原付及び自二各１台以上の駅を調査対象とした。

⑴ 自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の放置台数・・・52,796 台

自転車、原付及び自二の放置台数は、52,796 台であった。

また、前年度と同じ調査方法では、34,700 台（前年度比 7,611 台減少）であった。

⑵ 区市町村別の放置率・・・区部 11.1%、市部 2.8%、町村部 0.1%

放置率の高い区市町村は、①千代田区（64.3%）、②中央区（49.6%）、③文京区（46.0%）の順であった。

	放置台数		放置率※	
	旧	新	旧	新
平成 23 年度	42,311 台	―	6.2%	―
平成 24 年度	34,700 台	52,796 台	5.3%	7.8%
増　減	▲7,611 台	―	▲0.9 ポイント	―

※：乗入台数に占める放置台数の割合

旧：これまでの全国一律の調査方法

新：今回の調査方法

⑶ 自転車等駐車場の収容能力・・・898,013 台

自転車等駐車場の継続的整備によって、収容能力は 898,013 台（前年度比 28 台増加）となった。

一方、実収容台数は、620,691 台（前年度比 17,977 台減少）となった。

乗入台数は 673,487 台となり、収容能力が乗入台数を 224,526 台上回る状況となっている。

2 放置自転車等の減少へ向けた主な対策

放置自転車対策として、自転車等駐車場の設置、放置自転車等の整理・撤去、放置防止の啓発活動に取り組み、区市町村では対策費として 155.4 億円（平成 23 年度決算額）が支出された。

⑴ 自転車等駐車場の設置等

駅周辺における適地の確保が困難な中、自転車等駐車場の設置及び自転車等駐車場への誘導等が進められた。

(2) 放置自転車等の整理・撤去等

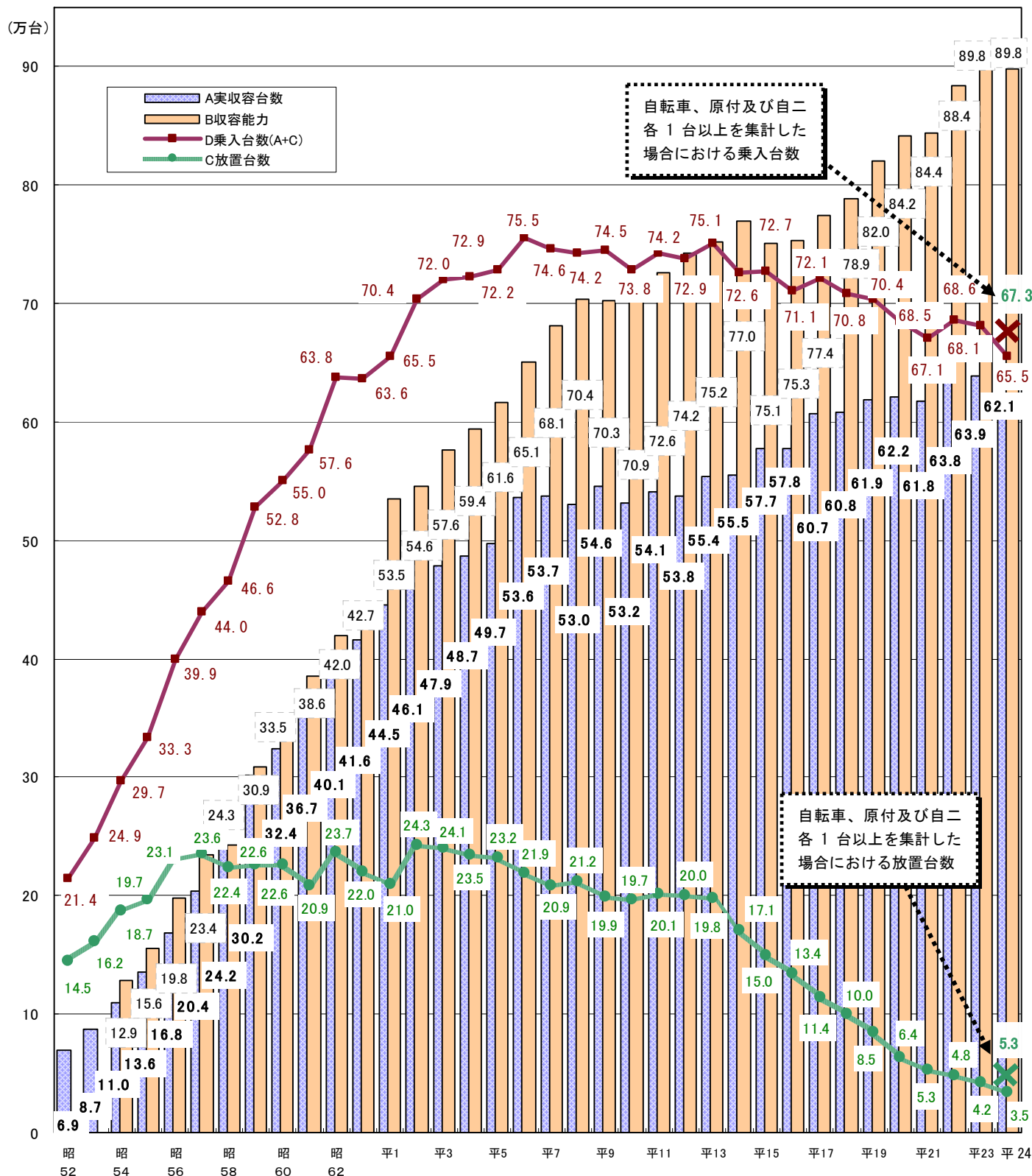
放置自転車等の整理・撤去をはじめ、保管、持ち主への返還、処分等が行われた。

平成 23 年度の撤去台数は前年度より 38,013 台減少し、652,867 台となった。

(3) 放置防止に向けた啓発

毎年 10 月、都、区市町村は関係団体とともに、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施し、一斉に広報活動、放置自転車等の撤去活動等を実施している。

平成 24 年度も鉄道事業者等を中心に地元関係者と連携した啓発活動や撤去活動を実施した。

［図－１］　これまでの調査方法による放置台数・実収容台数・収容能力・乗入台数推移

※ 昭和52年から隔年で内閣府（旧総理府）が全国調査を実施。

全国調査が実施されない年は都が単独で調査を実施。

3 放置台数が多い駅と乗入台数が多い駅 【図-2、3】参照

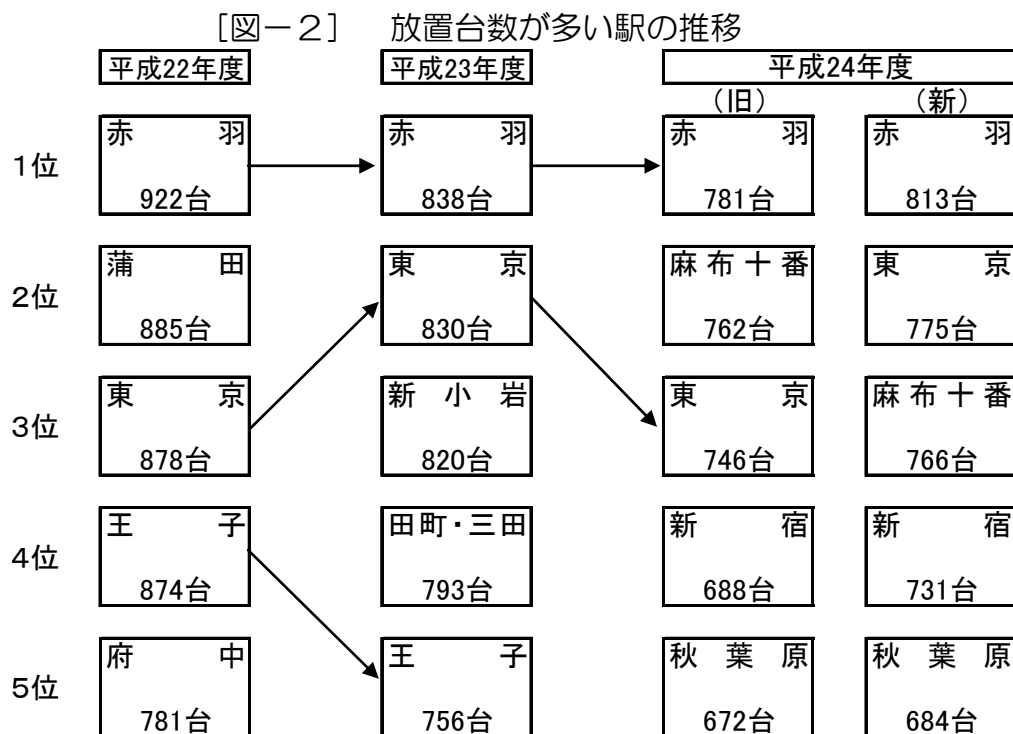
(1) 放置台数が多い駅

①赤羽駅（北区）813 台、②東京駅（千代田区と中央区）775 台、③麻布十番駅（港区）766 台の順であった。

(2) 乗入台数が多い駅

①三鷹駅（武蔵野市と三鷹市）11,249 台、②蒲田駅（大田区）10,642 台、③吉祥寺駅（武蔵野市）9,986 台の順であった。

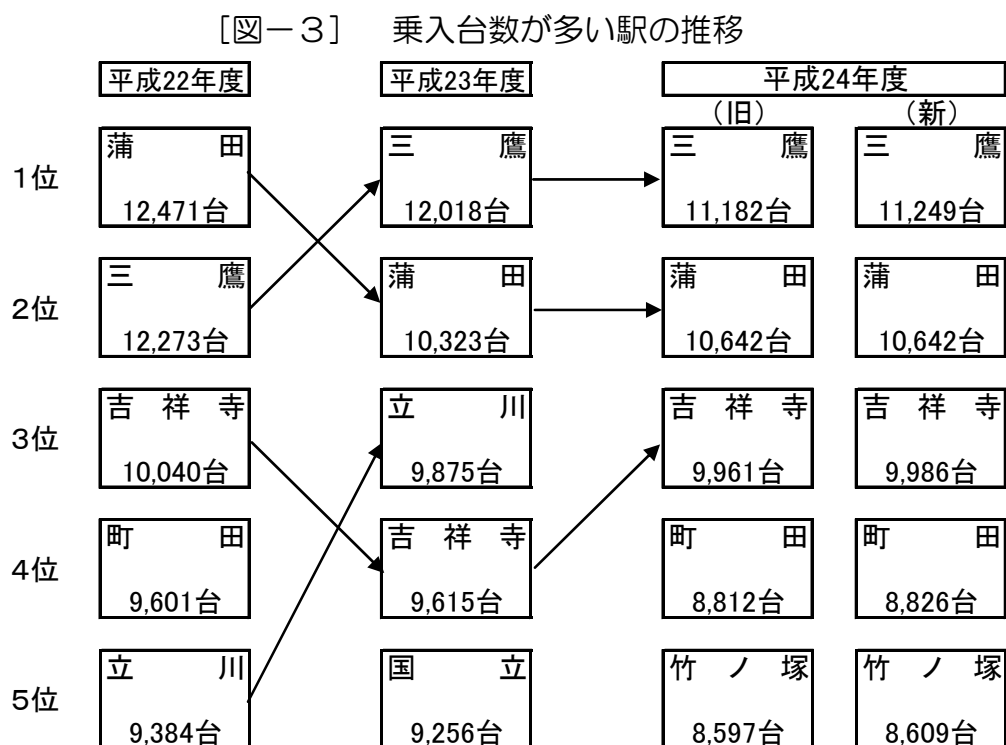
［図－２］　放置台数が多い駅の推移

	平成22年度	平成23年度	平成24年度（旧）	平成24年度（新）
1位	赤羽 922台	赤羽 838台	赤羽 781台	赤羽 813台
2位	蒲田 885台	東京 830台	麻布十番 762台	東京 775台
3位	東京 878台	新小岩 820台	東京 746台	麻布十番 766台
4位	王子 874台	田町・三田 793台	新宿 688台	新宿 731台
5位	府中 781台	王子 756台	秋葉原 672台	秋葉原 684台

「東京駅」と「麻布十番駅」とは、調査方法の新旧により平成 24 年度の順位が逆転する。

旧：自転車 100 台以上、原付・自二はあわせて 50 台以上の駅を調査・計上の対象とした。

新：自転車、原付及び自二各１台以上ある駅を調査・計上の対象とした。

［図－３］　乗入台数が多い駅の推移

	平成22年度	平成23年度	平成24年度（旧）	平成24年度（新）
1位	蒲田 12,471台	三鷹 12,018台	三鷹 11,182台	三鷹 11,249台
2位	三鷹 12,273台	蒲田 10,323台	蒲田 10,642台	蒲田 10,642台
3位	吉祥寺 10,040台	立川 9,875台	吉祥寺 9,961台	吉祥寺 9,986台
4位	町田 9,601台	吉祥寺 9,615台	町田 8,812台	町田 8,826台
5位	立川 9,384台	国立 9,256台	竹ノ塚 8,597台	竹ノ塚 8,609台

4　自転車等駐車場の設置状況　【図-４、５】参照

平成 24 年９月末日現在、駅周辺の自転車等駐車場は 2,186 箇所（前年度比 48 箇所増加）、収容能力は 898,013 台（前年度比 28 台増加）である。そのうち公設（区市町村が設置したもの）は 1,323 箇所（前年度比 ７箇所増加）、収容能力は 629,476 台（前年度比 12,984 台増加）である。

［図－４］　設置者別自転車等駐車場数の推移

年度	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
合計	1.387	1.430	1.458	1.476	1.506	1.557	1.624	1.676	1.643	1.661	1.695	1.765	1.804	1.901	1.953	2.065	2.138	2.186
民設	378	389	388	391	402	418	470	491	477	479	546	616	611	692	757	828	822	863
公設	1,009	1,041	1,070	1,085	1,104	1,139	1,154	1,185	1,166	1,182	1,149	1,149	1,193	1,209	1,196	1,237	1,316	1,323

［図－５］　設置者別収容能力の推移

年度	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
合計	68.1	70.4	70.3	70.9	72.6	74.2	75.2	77.0	75.1	75.3	77.4	78.9	82.0	84.2	84.4	88.3	89.8	89.8
民設	14.0	14.4	13.9	14.0	15.4	16.4	17.3	17.8	19.2	18.9	21.8	23.7	22.0	24.3	25.8	27.9	28.1	26.9
公設	54.1	56.0	56.4	56.9	57.2	57.8	57.9	59.2	55.9	56.4	55.6	55.2	60.0	59.9	58.6	60.4	61.6	62.9

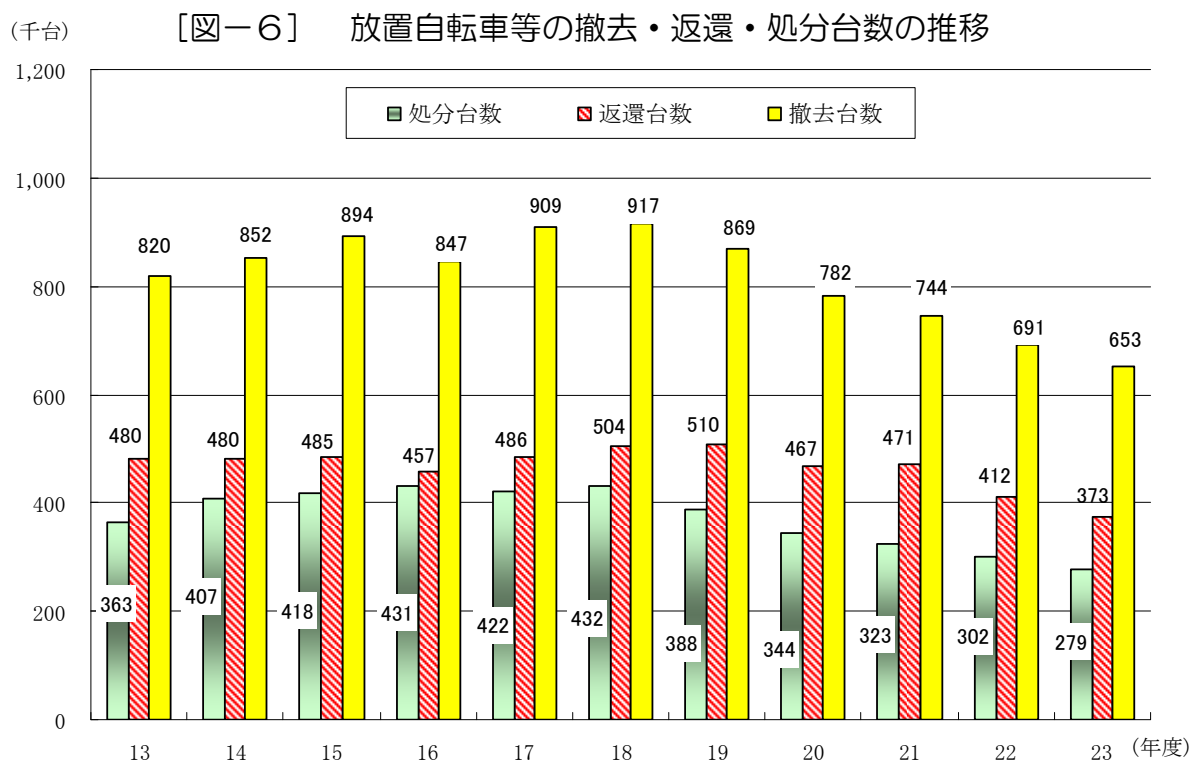
5 放置自転車等の撤去、処分等の状況　【図-6、7】参照

(1) 区市町村が撤去した放置自転車等・・・652,867 台（前年度比 38,013 台減少）

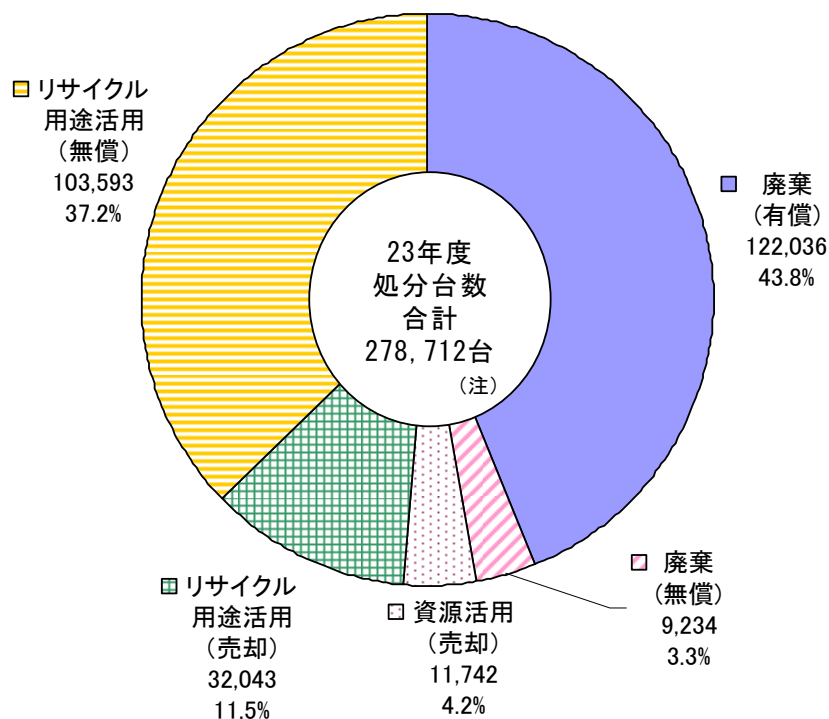
(2) 持主に返還された台数・・・373,272 台（平成 22 年度中に撤去されたものを含む。）

(3) 区市町村が処分した台数・・・278,712 台

※　処分の内訳は、廃棄処分が 131,270 台（47.1%）、鉄くずとして資源売却されたものが 11,742 台（4.2%）、リサイクル用途に供されたものが 135,636 台（48.7%）であった。

［図－6］　放置自転車等の撤去・返還・処分台数の推移

［図－7］　撤去自転車及び原動機付自転車の処分内訳

（注）「その他」64 台分を含む

資料19

東京都自転車安全利用推進計画協議会構成員名簿

（敬称略）

会　　長	氏　　名
青少年・治安対策本部 治安対策担当部長	五十嵐　誠

委　　員	氏　　名
都市整備局都市基盤部 街路計画課長	朝山　勉
環境局自動車公害対策部 交通量対策課長	村上　章
産業労働局商工部 大型店環境調整担当課長	浦﨑　祥子
建設局道路管理部 安全施設課長	望月　裕
教育庁指導部 指導企画課長	増渕　達夫
警視庁交通部交通総務課 交通安全担当管理官	藤木　恒治
警視庁交通部交通規制課 交通規制担当管理官	三枝　司佳
警視庁犯罪抑止対策本部 自転車総合対策担当管理官	副島　賢二
国土交通省東京国道事務所 副所長	窪田　達也
足立区都市建設部 交通対策課長	三保　尚之
町田市建設部 交通安全課長	藤田　明
東京都自転車商協同組合 理事長	新井　茂
(一社)自転車協会 専務理事兼事務局長	高橋　譲
(一社)自転車駐車場工業会 代表理事	片岡　大造
日本チェーンストア協会関東支部 事務局次長	武内　得真
東京都商店街振興組合連合会 副理事長	篠　利雄
(一社)日本民営鉄道協会 企画財務部長	小林　圭治
東日本旅客鉄道株式会社東京支社 企画調整課長	佐藤　英明
(一社)日本損害保険協会 生活サービス部長	西村　敏彦
東京商工会議所 総務統括部長	小林　治彦
(一社)東京バス協会 常務理事	市橋　千秋
(一社)東京ハイヤー・タクシー協会 常務理事	稲田　正純
(一社)東京都トラック協会 常務理事	井出　廣久
都民委員	北方　真起
	水倉真由美
	吉永　智広

資料 20

第１回　東京都自転車安全利用推進計画協議会

議事録

平成２５年７月８日（月）

都庁第一本庁舎42階特別会議室Ａ

午前10時30分開会

○五十嵐会長　皆様、おはようございます。定刻となりましたので、これより、第１回東京都自転車安全利用推進計画協議会を開催いたします。

私は、この協議会の会長を務めさせていただきます東京都青少年・治安対策本部治安対策担当部長の五十嵐と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、青少年・治安対策本部長の河合からご挨拶申し上げます。

○河合本部長　おはようございます。皆様、本日は、お忙しい中をお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、６月29日に着任し、この２年間は、警視庁生活安全部長、警察庁生活安全企画課長を務めました。その間、平成14年に刑法犯の認知件数が全国で約285万件という最悪の状態になったことを何とかするため、いろいろな対策を、政府を挙げて、あるいは、自治体と連携してとるといったことをしてまいりました。その結果、現在、全国の平成24年の数字では、約138万件と大幅に減りました。

この政府を挙げての対策、あるいは、自治体と共にとる対策の中身は、規範意識と絆を日本全国に位置付けるということであります。単に警察が取り締まりをすればいいということではなく、防犯ボランティアも含め、みんなで、活動の中心は規範意識と絆として取り組むということです。この話は、自転車のルールを守ることにも通じるものであります。そうしたことができることによって、安全・安心が定着していくことだと思っております。

現在、刑法犯の認知件数は約138万件になっているのは、要は、何をしなくても安全・安心だということではなく、ルールを守る人がしっかりいるという状態です。この「ルールを守る」という気持ちがなくなると、刑法犯がまた増え、安全・安心が確保されないことになりかねません。そういう意味では、ルールを守るということ一つをもってしても、自転車のルールを守ってもらう状態にすることが一番大事だと思っております。

既にご承知のとおり、東京都では、自転車の危険な運転や違法な放置が後を絶たず、自転車利用の在り方が社会的に問題になっていることを踏まえて、本年春に「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、７月１日から施行されました。条例では、自転車問題の解決に向けて、自転車利用者の規範意識の向上、社会全体での安全利用の促進という観点から、自転車利用者による交通ルールの習得、保護者や事業者による安全教育、事業者による通勤自転車の放置防止対策といった取組を求めております。

本協議会は、条例が求めている取組を始めとして、自転車問題の解決に向けて様々な主体が何をどのように取り組むべきかということを明らかにして、その取組が総合的に進められていくことを展開していこうという観点から、計画についてご議論いただくものです。ぜひ、皆様方におかれましては、社会全体で自転車の安全利用を促進するという条例の基本的な考えを踏まえ、自転車の安全利用の促進に関し、幅広くご知見をご提供いただき、ぜひ自転車に関わる皆様がそれぞれの立場でどのような役割を果たせるかをお考えいただき、積極的にご提案いただければ幸いです。

皆様から頂戴いたしますご意見によりまして、今後策定する計画が自転車の安全利用を促進し、自転車、自動車、歩行者の誰もが安心して通行できる交通環境の実現に結びつくものであることを祈念しまして、私の挨拶といたします。

○五十嵐会長　それでは、各委員の紹介に移ります。本来であれば、委員の皆様を個別にご紹介すべきところですが、時間も限られており、あるいは、各団体の代表の皆様や行政側の委員の方は、

それぞれの肩書等から自転車等の関係もある程度分かるので、名簿の配付をもって紹介に代えさせていただきます。

なお、今回の協議会では、各種団体の代表の方に加えまして、買い物や通勤などで普段自転車をご利用されている方のご意見をこの計画に反映させたいということで、委員となっていただける方を公募しました。19名の応募があり、選考しました結果、３名の方に委員としてご就任いただいております。本日は、その３人の委員の方に自己紹介を簡単にお願いしたいと思います。

まず北方委員からお願いします。

○北方委員　初めまして。私、10万人のママネットワークを持つパワーウーマンプロジェクトの北方と申します。本日はよろしくお願いいたします。

私どもは、子供を乗せた自転車の事故が相次ぐ中で、ママパワーを生かして何かできることはないかということを考えております。そういう中で、ママからママへ、自転車の安全利用の意識と知識を共に学べる会、「おやこじてんしゃ勉強会」を５月から無料で開催しています。今、全国６カ所ですが、100人ほどのママさんに受講していただいております。このような活動を全国に広げまして、１年間で１万人のママさんと共に安全な利用意識・知識を深める会を展開していきたいと思っております。この協議会では、子供を持つ母、利用者として参加させていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○五十嵐会長　ありがとうございました。

続きまして、水倉委員、お願いします。

○水倉委員　水倉でございます。私は、主婦の立場で来させていただきました。

今、小学校６年生と３年生の子供がいるのですが、私が一番自転車に乗ったのは、この子たちを幼稚園に送迎している６年間でした。幼稚園が少し遠かったこともありまして、１日３時間は乗っていました。１日に３時間も自転車をこいでいると、危ないところも随分ありますし、そこで自分は何が注意できるのかと、色々なことを考えます。しかし、個人の注意ではこれ以上は限界だなと思うところも多々感じてきました。

このような場にふさわしいかどうかは分からないのですが、非常にドメスティックな視点で意見を述べさせていただければと思いまして、公募に応募しました。よろしくお願いいたします。

○五十嵐会長　ありがとうございました。

では、吉永委員、お願いします。

○吉永委員　このたび都民委員に選定いただきました吉永と申します。

私は、６年ほど前から、往復25キロくらいの道のりを、いわゆるロードバイクという自転車で通勤しています。また、週末はツーリングに出かけます。いわゆる自転車愛好家の一人になるかと思います。

ただ、最近は、自転車が持つ魅力やメリットよりも、ピストやロードバイクといったもののマナーの問題、交通事故の問題、あるいは、放置自転車の問題など、とかくマイナス面の報道というか、そうした面がクローズアップされることが多いのかなと感じています。しかし、自転車は、恐らく、ここにいらっしゃる皆さんが思っている以上に立派な都市交通手段であると思います。また、自転車を上手に使えば、東京のような大都市の様々な交通問題などの解決につながるだけではなく、社会全体、我々の生き方のようなものまで変わると、乗ってみて初めて分かりました。

そのため、今回、都民委員として、自転車利用者の立場から率直な意見を述べさせていただきますとともに、ぜひ行政の皆様にも自転車に対する見方というか、考え方を変えるきっかけになって

もらえればいいかなということで応募させていただきました。よろしくお願いします。
○五十嵐会長　どうもありがとうございました。

次に、この協議会で議論する自転車安全利用推進計画の位置付け、協議会の運営などにつきまして、事務局から説明いたします。
○黒川課長　東京都青少年・治安対策本部交通安全課長の黒川でございます。よろしくお願いいたします。

私から、この協議会で議論していただきます自転車安全利用推進計画とはどういう位置付けのものなのかといったことについて説明させていただきますが、その前提として、東京都の自転車安全利用条例についてまず簡単に説明させていただきます。

資料４の条例の概要をご覧ください。この自転車安全利用条例は、７月１日から施行されました。社会全体で自転車の安全利用を促進することを基本理念とし、具体的には、様々な関係者の責務や役割を明らかにしています。

例えば、都に関しては、「自転車の安全で適正な利用に関する都の施策及び都民等の取組を総合的に推進するための計画を策定し、公表する。」とありますが、これが正にご議論いただくこの計画です。それ以外にも、東京都としてしっかり安全利用を推進していただくための各種指針を作成、公表するといったことも書かれております。また、ハード整備、これも必要な措置を講ずるということを、条例に書いております。

２は、自転車利用者に関する規定です。ご承知のとおり、自転車利用者が守るべきことは、基本的に道路交通法等で既に定められています。そのため、条例では安全利用の前提としてしっかりと安全利用に必要な技能・知識の習得、点検整備、反射材やヘルメットの利用に努めることを書いております。その意味では、実は、交通ルール的なものは、このヘルメットの部分の１点が変わっているだけです。道路交通法では、13歳未満の子供に対しては親が着用させる努力義務がありますが、大人については、かぶるべきだという法令はありませんでした。都内においては、この条例ができたことで、罰則はありませんが、大人も子供も全員ヘルメットは着用するように努めることになっています。

３以降に、事業者に関する規定を記載しています。

自転車通勤をする従業員がいる事業者は、その従業員のための駐輪場所を確保するか、あるいは、その従業員の方が駐輪場所を確保しているか確認することを求めています。この条例の中で唯一、罰則はありませんが義務になっているのがここです。事業者の方からの問い合わせも多く、自転車の安全利用や放置自転車という問題に対して、事業者として何に取り組まなければいけないか、関心が徐々に高まってきていると感じております。

次に、業務で自転車を使用する事業者は、従業員への研修、点検整備、保険加入等の努力義務を記載しております。

さらに、本日、委員としてご出席もいただいておりますけれども、例えば自転車販売店、自転車製造メーカーあるいは損保業界など、自転車の安全利用に直接関わるような事業者についても、既に取り組んでいただいていますが、広報・啓発を記載しております。

そして、６では、保護者や児童の教育・育成に携わる者は、児童に対して必要な指導・助言をするよう努めてもらうよう記載しております。

繰り返しますが、本条例においては、社会全体で自転車の安全利用を促進するために、自転車利用者あるいは行政だけではなく、自転車に関わる多くの方々の義務、努力義務、責務などを定めて

役割を明確化しました。しかし、条例の限界と言えるかもしれませんが、それぞれ抽象的な書き方になっていまして、では、従業員に必要な教育を行うといっても、どういう方法で、具体的にどのように行えばいいのか、そこまでは条例には書いていません。
そこで、条例で理念、責務として書かれているそれぞれの役割を具体的にするため作成したいと考えているのが、東京都の自転車安全利用推進計画です。もちろん、計画は、それに従わなければならないといったものではありませんが､最終的に知事の名義で策定し､関係者は計画を踏まえて、それぞれの取組を進めていただければと思っております。
次に、資料５、資料６をご覧ください。交通安全全般に関わるこういう計画は、実は既にあります。「東京都交通安全計画」というものです。これは、交通安全対策基本法という法律に基づき、東京都では５年おきに、自転車のみならず、鉄道も含めた陸上交通の安全に関する計画を策定しています。平成25年度は第９次計画の３年目です。この中には、資料６に抜粋しているとおり、自転車に関することも記載されています。
そのため、イメージとしては、新たに作成する計画は、この交通安全計画の自転車部分も参考にしながら、それを更に膨らませる形を考えております。
いずれにしましても、今回ご審議いただく計画は、この協議会で素案を決めるということではなく、あらかじめ皆様にご審議いただき、御意見を計画に反映させていきたいと考えております。
なお、計画策定に特に明確な期限はありませんが、できれば年内には策定していきたいと考えております。このため、この協議会は、本日が第１回目ですが、次回は９月10日、３回目は11月くらいに開催できればと考えております。
なお､この協議会は､原則公開とさせていただきたいと考えております｡議事録につきましても、後日、皆様に発言部分の確認をしていただいた上で、都のホームページで公表していきたいと考えております。
○五十嵐会長　これからこの計画の中身の議論に移りますが、幾つか添付している参考資料の概要について、引き続き事務局からご説明いたします。
○黒川課長　資料６までは簡単に説明させていただきましたので、資料７以降の説明いたします。
資料７は、自転車に関係する東京都内を中心とした事故の現状の統計資料です。自転車が関係する事故の件数は、最近は減少傾向ですが、実は、自転車が関与する率は高くなっています。全国は約20％ですが、都内では、36％に上ります。一番多いのは自動車対自動車の事故だと思いますが、自動車対自転車、自転車対自転車、自転車対歩行者といった事故が、都内の事故約５万件のうち１万7,000件で３分の１以上を占めています。
また、24時間以内の事故死者数も近年は減少傾向ですが、昨年交通事故で亡くなられた方183名のうち34名、約２割は自転車に乗っていてお亡くなりになっています。都内では、車に乗っていて事故でお亡くなりになる方よりも、数字としては多くなっているという現状です。亡くなった34人の原因を調べますと、過半数は頭を打ってお亡くなりになっています。また、年齢層別では、事故死者数は高齢者の方が多くなっていますが、自転車事故は、未成年だけではなく、20代、30代、40代の方も割合が多くなっています。
資料８は放置自転車の関係です。棒グラフの部分は、都内の駅周辺の駐輪場の収容可能台数で、年々増えています。他方で、折れ線グラフは、都内の駅周辺の放置自転車の台数で、実は、ピーク時からは５分の１くらいに減っていますが、それでも瞬間値で計測すると５万台以上の自転車が路上に放置されている実態がまだあります。放置自転車の台数が多い駅は、赤羽駅が１位です。ほか

に東京駅や麻布十番駅、新宿駅、秋葉原駅などでありまして、郊外の駅というよりも、最近では都心の駅周辺における放置自転車が相対的に増えてきている実態が見受けられます。

資料９は、行政が行っている自転車安全利用教育の例です。自転車シミュレータという機材を使った教育や、スケアード・ストレイトと呼んでいますが、スタントマンの方に実際の事故現場を再現していただくという安全教室も開催しています。その他、チラシを配ったり、ＤＶＤを作製したりといったことも実施しております。また、各業界でも様々な安全教育に既に取り組んでいただいているところです。

資料10は、昨年秋に国土交通省と警察庁が合同で出した「自転車利用環境創出ガイドライン」というものです。国として、今後、自転車レーン、自転車道などの自転車走行空間を整備していく場合の整備の基本的な方向性をまとめたものです。

資料11は、東京都の道路整備状況です。道路の総延長は、ここにありますとおり、国道、都道、区市町村道をあわせて２万5,000キロ近くありますが､自転車専用の走行空間はまだまだ限られています。これもあくまでも例ですが、３番の写真にありますように、道路の左端を自転車レーンという形にしたり、広い歩道の車道側を自転車の指定通行部分にしたり、河川敷等であれば自転車歩行者専用道として整備したりということを進めております。また、都道の部分については、「2020年の東京」計画の中で、今後このように整備していくということを決めております。また、警視庁は、自転車ナビマークという表示を、例えば幹線道路の左端に塗っていくことを進めています。

資料12は、都道における自転車走行空間の具体的な整備計画です。都の略図にある太線の部分について、今後、段階的にですが、自転車の走行空間を整備していくというものです。

最後に、資料13と資料14です。先ほど説明しましたが、条例上、自転車利用者、事業者に対して安全教育や点検整備を求めています。そうしますと、当然、どうやればいいのかという話になりますので、東京都として、関係業界の方の協力も得ながら、６月に自転車安全利用指針と自転車点検整備指針を作成し、公表させていただいております。

○五十嵐会長　では、これより計画の中身の議論についてお願いしたいと思います。

資料３をご覧ください。これは、今回の計画の骨子の案をお示ししたものです。計画についていきなり議論していただくといっても、とっかかりがないと難しいであろうということで、今回の条例の趣旨や既存の交通安全計画を踏まえて、事務局のほうでたたき台として整理したものです。本日は、まずこのたたき台について、ご自由に意見をいただければと考えております。

この骨子は色々な項目に分かれていますので、それぞれについて、私から簡単に説明しながら、ご意見をいただく形で進めさせていただきたいと思います。

最初に、骨子の第１から第３まで、第１が「理念」ということで、この計画が目指すべき目標を定めています。これまでの説明にありましたとおり、社会全体で自転車の安全な利用を促進していくということで、自転車の事故をなくす、あるいは、危険運転や放置自転車などがない社会を実現する、そうした趣旨でこの理念を書いております。この理念の下、計画ということですので具体的な数値目標を掲げて共通の目指すところにしようというものを３点考えました。理念から直接目指すべきものとして出てくる数値目標であることを考えて「自転車事故発生件数」、「自転車乗用中死者数」、「放置自転車台数」の３つに絞っています。もちろん、目標としては他にもいろいろ考えられるのではないかと思います。例えば、駐輪場の箇所数や自転車走行空間の延長距離などもあろうかと思いますが、まずは理念から直接的に導き出される目標としてこの３つを掲げております。

次に「計画期間」ですが、この計画は、先ほど説明した東京都交通安全計画の一翼を担う位置付

けになりますので、その計画期間に合わせて平成27年度末としております。それ以降は、交通安全計画の改定に合わせて、この自転車の計画も改定していくことを考えております。

今の３つについては、これから更に第４以降で議論していただくものとの関連が高いと考えていますので、その議論も踏まえて、第１から第３についてどのように進めていくかということもまとめてご意見をいただければと思います。

まずは個別事項についての説明に入らせていただきます。

「第４　実施事項」の「１　自転車安全利用教育の推進」についてです。安全利用に関しては、自転車利用者自身がそもそも基本的な知識・技能の習得に努めることに加え、様々な主体が教育を行うこと、また、教育を受ける方の年齢や立場に応じた適切な教育を進めることを盛り込んでおります。

教育に関して何かご意見等がございましたら、いただきたいと思います。

○吉永委員　まず、教育の推進ですが、街の中で皆さんが自転車に乗っているのを見ていると、子供というよりも大人のほうが圧倒的にルール違反やマナー違反が多いと思います。別の言い方をすると、ルールが分かっていて無視しているのではなくて、社会全体の雰囲気として自転車のルールやマナーが全く浸透していないと思います。

例えば、駅のエスカレータの利用方法は、良いか悪いかは別として、別に誰がどこで教えたわけではありませんが、止まって乗る人は左側に乗って、右側は急ぐ人のために空けるという形が何となく浸透していると思います。しかし、自転車のルール・マナーは、そのように社会全体に何となく広がっている状況にはありません。

ですから、時間はかかると思いますが、我々自身を含めて、まず大人がきちんとした知識を得て、社会全体の雰囲気として、自転車のルール・マナーを浸透させる方向にぜひ持っていく必要があると感じています。

○五十嵐会長　今、吉永委員がおっしゃいましたように、学校の児童・生徒に対しては、教える場があるので、交通安全教育を行えますが、学校を卒業した一般の社会人について、いかにその教育の機会を講じていくかが問題であると考えています。そこで、この骨子の中にも、例えば、事業者、地域の団体など、主体別の教育と、対象に応じた適切な教育ということで高齢者や従業者に対する教育を行うことを盛り込んでいます。

○富岡委員代理　そもそも自転車に乗られる方は、道交法はバイクまでしか適用されなくて、自分たちは関係ないと思っている場合が多いのではないかと思います。したがって、まず、道交法の遵守をきちんと説明することがベースにあるべきだと思います。

○五十嵐会長　安全利用の中には、当然、道交法に定めるルールを遵守することも含まれますが、そういうルールを知らないという状況があるので、その状況を前提として、教育についても一度考えていかなければいけないと捉えているところです。

次は「２　放置自転車の削減」についてです。東京都における放置自転車の台数は、平成２年ごろをピークとして相当程度減ってきているという状況にありますけれども、例えば放置自転車対策で都内の各自治体を合計すると年間150億円くらいの予算が投じられています。また、現に台数が減っているといえども、個々の駅前で見ると、通行の阻害になっていたり、景観上の問題になっていたり色々な問題が生じています。そのため、様々な主体による駐輪場の整備や適正な駐輪の啓発活動を掲げています。放置自転車に関して何かご意見等があればお願いします。

○水倉委員　普段自転車を利用している立場から言わせていただくと、用事があって自転車で駅に

向かったが、駐輪場が満車で、やむを得ず放置してしまうことがあります。
そこで質問ですが、東京都では、駐輪の潜在的な需要がどのくらいあって、実際に受入れとしてどの程度満たされているのかといった調査結果はあるのでしょうか。
○黒川課長　資料８の詳しいものが冊子になっていまして、そこでは詳しく駐輪場の状況、違法駐輪の状況などをまとめております。
基本的に、駐輪場の設置、違法駐輪の撤去や保管は各区市町村が対応しております。ただ、行政が取り組むということは納税者の税金を使うということです。しかし、条例にも盛り込んだところですが、当然、スーパーであればお客さん用の駐輪場はスーパーが準備すべきですし、駅を使う方であるならば、鉄道事業者が集客施設としての責任を果たすということも必要と思います。駐輪場の整備は、行政も、事業者も対応していくということだろうと思います。
○三保委員　足立区交通対策課の三保と申します。足立区で申しますと、駅前放置は、やはり駅によって、自転車が集中するところと、自転車がそれほど置かれていないところがあり、集中するところは、区営の駐輪場が不足しているところです。
そういう中では、例えば駐輪場を開設していただける民間企業等に対して区から補助を出すなどの形で、駐輪場を拡大していくという対策を足立区も実施しております。自転車が集中しやすいところは民間の力を借りて取り組むということを今後も進めるべきと考えております。
○五十嵐会長　水倉委員と三保委員のお話をまとめますと、駐輪需要はあるけれど、周辺に適切な駐輪場がないことが問題で、それに対しては、例えば行政の補助も入れつつ、民間の中でビジネスチャンスに結びつけていくようなことができればというようなお話だったかと思います。
自転車駐車場工業会の和島委員代理、何かご意見がございますか。
○和島委員代理　善意、悪意あると思いますが、まず、放置自転車は、基本的には道交法違反であることをどこかに盛り込んでいただきたいと思います。その上で、行政の方々と協力しながら、民間として極力増やしていくよう、前向きに検討していきたいと考えております。
○五十嵐会長　では、次に「３　自転車通行環境の整備」に移ります。安全利用や安全教育は大切ですが、一方で、自転車が通行できる環境が整っていれば、普通に運転するだけで安全に走行できるのではないかという議論もあります。特に東京のような稠密な都市では、走行空間自体がなくて、それが危険を惹起しているようなこともあろうかと思いますが、一方で、そう簡単には走行空間を整備できないという現実もあります。
そういうことを捉えて、この骨子の中では、ハードとソフトという手法を兼ね合わせながら、また、自動車利用者の理解の促進も必要であろうという整理をしています。なかなか決め手がない議論ですが、ご意見等がございましたらお願いします。
○北方委員　ママさんたちと、自転車の安全利用について勉強会を開いている中で、子供を前後に乗せている我々も車道を走らなければいけないというルールを知っているママさんはほとんどいないというのが現状です。また、自転車は車両なのか、一杯飲んではいけないのかと驚かれます。ママさんたちは、お昼に一杯いいよね、くらいの感覚です。そのため、先ほどの１番の話と重複するところですが、大人への教育が一番大事なのかなと思っております。また、歩道は徐行しなければいけないということも知らないママさんが多いです。子供がいて、幼稚園へ急いでいるので、悪気はないですがベルを鳴らしている。そこを私たちは、それは違法である、自転車も軽車両であることを伝えています。
１時間の勉強会を終了すると、皆さん、自転車のことを教えてくれる場所もないから、教えてく

れてありがとうと頭を下げて帰られます。警察でも対応されていると思いますが、頭ごなしに「指導」をされるとなると、母はついつい後ろ向きになってしまうということがあって、母から母へという活動は、今、とても価値があるのではないかと思っています。

母としては、安全に利用できる車道を整備してほしい。もし、無理であれば、子供を乗せて安心して走行できる歩道を用意してほしいです。また、本来は車道を走るという意識づけの部分も、皆様のお力添えをいただいて我々は発信していかなければいけないと思っています。

○五十嵐会長　私が住んでいる近くには、バスが２台すれ違うのも精いっぱいで、歩行者も歩けないような狭い道があります。そういったところを自転車がどう通るのかということを、そこを通るたびに思います。こうした厳しい状況をどう打開していくかというのは、そう簡単には進まない話です。自転車のために用地買収をしていくのかということも、現実的な話ではないと思われます。

そうした中で、東京都建設局では色々な取組を進めていらっしゃるようですので、ご意見をいただければと思います。

○吉原委員代理　まず、既に整備されている道路については、優先整備区間といって、事故の危険性が高い区間や自転車乗入台数の多い駅周辺の区間などから優先的に自転車走行空間の整備を進めています。

また、新しく整備する道路については、警視庁のご指導をいただきながら、自転車走行空間の整備に取り組んでいくという形になっています。

○吉永委員　自転車走行空間のハード的整備の部分では、自転車道などをイメージされていると思います。私は自転車愛好家と最初に自己紹介しましたが、この自転車道には、少し否定的な考え方を持っています。

というのは、自転車道を整備できるのは、道路幅員の関係で一部の区間に限られてしまうと思います。その結果、自転車道を整備できない前後の区間や接続の問題、また、交差する道路の問題が生じます。あと、植込みなどで歩道が自転車用と歩行者用に分かれているような歩道に設けられた自転車走行空間は、自動車が右左折する際にどうしても見落としがちになります。また、自転車道を走っている人は、車道と完全に区切られているので、自分は歩道を走っているようなイメージでいて、注意力も散漫になるでしょうし、携帯電話をいじることもあるかと思います。

結局、中途半端な自転車道を作ってしまうと、自転車は車道という原則を崩すようなことになってしまうことが、今までと同じように、自転車走行空間は車道なのか、歩道なのかという問題を残す原因になってしまうのではないかと思います。

一方で､車道に自転車レーンやナビマークを設けて､車道を走らせることには全面的に賛成です。ただ、全員を車道に出してしまうということではなく、小学生や高齢者が乗る自転車や子供を乗せた自転車など､車道を走行するのは危ないと思われる場合には､歩道を通行すればよいと思います。

○副島委員　警視庁では、車道が原則ですと言いつつも、車道を走る場合はどこを走るべきか分からないという点もあるということで、国交省と警視庁でワーキンググループを立ち上げまして、ナビラインという青い矢羽根のラインを交差点の中に作るという試行をしています。あくまでもテスト段階でありまして、本格実施していくかどうかは検討中ですが、ハード面の整備がなかなか進まないという現状の中で、安全に車道を走らせるためにはどうすればいいのかということで、現在、行政側も知恵を絞っている段階です。

また、一時期、自転車横断帯が問題になりました。これは、車道を走る自転車は必ず自転車横断帯を走らなければならないという道路交通法の規制があるので、自転車横断帯がある交差点を直進

する際、どうしても一旦、左に曲がりつつ自転車横断帯を通って進むということで、左折巻き込みの危険性が生じるという問題です。それで、自転車横断帯をもう一度見直して撤去して、交差点を直進できるようにして安全性を高めようといったような取組も少しずつですが進んでおります。

なかなか一度には進まない問題ですので、少しずつ、できるところから対応しているというのが現状です。

○五十嵐会長　自転車は車道の左側通行ということを原則にしながら、仮にそれを徹底するのであれば、車道を通っても大丈夫ということをある程度担保できるような措置を講じなければいけないという話になるのではないかと思います。例えば、自転車レーンを設置したとしても、駐車車両があるとそのレーンが活用できません。要は、自転車利用者の視点に立ってこういう環境を整備していかなければいけないのかなという、当たり前の結論にはなると思いますが、そういう視点を盛り込んで、この項目についても今後検討していきたいと考えております。

では、次は、「４　安全性の高い自転車の普及」、「５　自転車事故に備えた措置」、「６　悪質・危険な自転車利用者に対する対処」を一括して議論の対象にしたいと思います。

例えば、「４　安全性の高い自転車の普及」では、自転車の点検整備がきちんと行われるようにするとともに、幼児２人同乗用自転車のように、用途や自転車利用者の年齢層に応じて、より安定性の高い自転車が普及することであるとか、ウィンカーやサイドミラー等の安全整備が普及することを盛り込んでいるところです。５に関しては、ヘルメットなどの安全機材の普及や保険の加入等について規定を盛り込んでおります。６に関しては、何といっても、悪質な行為に関しては取締りをきちんとしなければ、いくら安全教育を唱えたところでなかなか浸透していかない事実があるので、取締りについての重要性を明示するとともに、先般、道路交通法が改正され、その中に悪質・危険な行為を繰り返す自転車利用者に対しては講習を義務付けるという規定が盛り込まれました。施行はまだ先ですが、それも盛り込んでいます。

４から６までに関して、一括して何かご意見等があればいただきたいと思います。

○西村委員　損害保険協会の西村と申します。この週末、大きなニュースになりましたが、小学５年生の児童が自転車に乗っていて67歳の女性をはねて、その親御さんに9,500万円の賠償命令が出ました。そうしたところで、保険の有用性が出てくるので、我々は保険の普及を進めてきております。しかし、保険があるからといって事故が起きないわけでもなく、また、後遺障害が治るわけでもありません。そこで、我々としても、自転車事故をなくそうということで、高校への講師派遣や一般の方への出前講座のような形で、とにかくルールをしっかり守るということ、交通事故を起こしたら大変なことになるということ周知するために取り組んでおります。こうした取組が、地道ではありますが、重要であるということで現在も続けています。

こうした取組を展開する中で思うことは、ハード、ソフトの面も連携して対応していかなければいけませんが、取締りが大事だと感じます。

○五十嵐会長　取締りというお話がありましたが、警視庁は、この件についていかがですか。

○吉田委員　基本的な考え方として、自転車のルールやマナーをご理解いただけていない状態において、警察は片っ端から取り締まろうということでは全くありません。現場において、ルールを知らない方がルール違反をした場合は、基本的に、現場において、ここはこう走行しなければいけないということをしっかり教えて、理解していただくことが何よりも優先であるという考えに立っております。

ただ、前後のブレーキがない自転車は、おのずと大きな事故を誘因しますし、酒酔い運転も同様

ですので、こうした悪質・危険な違反は、取締りを実施しています。

また、悪質な違反を繰り返す人については、道交法上、講習が義務化されます。２年後までに施行されるので、それまでにしっかりと講習制度を確立していく形になろうかと思います。

いずれにしても、違反をしっかりと取り締まっていくのは当然ですが、片端から全ての違反を取り締まるという方針ではありません。現場では、まずはルールを理解させて、守っていただく。これが非常に大切なことであると考えております。

○副島委員　保険の関係で、西村委員に質問します。現在の自転車保険は、火災保険等の付帯保険として加入するものがほとんどです。保険を普及していくためには、自賠責保険と同様に、日とではなく自転車の車体ごとに加入し、それに特定の人が乗った場合は保険適用になるというようなものが必要ではないかと常々思っているのですが、動きはないのでしょうか。

○西村委員　自転車専用の保険は、以前はありました。ただ、その当時はなかなか普及しなかったということもあります。今は、自転車の事故だけということではなくて、自転車を含めた生活一般の事故によるけがを広く補償する保険や、火災保険や自動車保険、傷害保険の特約の形で販売しているのが主流です。

我々としては、実は火災保険や自動車保険に付帯している場合があるということを知っていただくことの普及をしております。また、自転車専用の保険については、協会が、こうした保険を作りましょうといったことはなかなか言えませんので、こうした現状を会員会社に伝え、そこで各社で考えていただくというところです。

あと、自転車は、自動車とは違って色々な方が運転する場面もありますし、そうしたことの難しさも実際にはあります。

○新井委員　私も、金融庁や保険会社に対して、自転車店で自転車保険を扱わせてほしいと申し上げていたのですが、保険の専門の勉強をした代理店でなければだめだと言われます。しかし、自転車に乗っている人が自転車を買ったときに、自転車店で加入できる保険が必要だと思います。

○水倉委員　いつも思うのですが、子供と自転車に乗って走ると、子供は、道の端を走りたがったりします。一戸建の家が並んでいるところで、建物から急に老人が出てくるとぶつかってしまうわけです。歩道でもそうですが、建物の前を走るのはやめましょうといった教育も必要と思います。

それから、お酒を飲んでの運転に関しては、ママチャリだけでもいいので禁止令を出してほしいと思っています。日本人のいけないところかもしれませんが、やはり色々な場で飲まざるを得ない状況が出てきてしまって、私だけ飲まないとは雰囲気的に言えないことがあります。お母さんたちの関係は非常に難しいので、罰則でもあれば断りやすくなります。ご検討いただければと思います。

○吉田委員　建物から急にご高齢の方が出てきて危ないというお話ですが、自転車が歩道を走る場合は、車道寄りを徐行することになっています。これは、建物側ではなく、車道側をすぐに止まれるスピードで走っていれば、建物から人が出てきた場合にもしっかり対処できるためです。

また、お付き合い等でお酒を召し上がる機会もあると思いますが、これは車、バイクと同じように、そういうことが想定されるのであれば、でき得る限り、乗り物、自転車で現場に行くことを控えていただく。そうした形で対処していただけないかと思います。

○黒川課長　道路交通法65条１項では、「何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない」とあります。「車両等」ですから、軽車両である自転車も含みます。さらに、65条３項では、「何人も、第１項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない」とされています。要するに、勧めてはいけないということは、自転車

も、バイクも、車も、全部既に禁止されているということです。
　あとは、自転車についても酒を勧めないことが浸透するかということだと思います。自転車の飲酒運転は既に禁止されているということを社会が認識して、当然飲酒を勧めないし、飲み会がありそうな場へは、自転車でも行かないというならなければいけないと思います。
○大久保委員代理　私どもは、メーカー代表ということで出席しております。「４　より安全性の高い自転車の普及」の中に、「ウィンカー、サイドミラー等の開発・普及」と記載されています。ウィンカー、サイドミラー等については、昔は見られたものもありましたが、いつの間にかウィンカー等は見られなくなってしまったので、なぜなくなったのかの理由についても検討しなければいけないと思います。取り付ける場合は、取付け方をよく考える必要があります。現在、ハンドルバーに突き出した形で取り付けるサイドミラーも市販されているようです。そういうものは、ハンドルの幅が60センチを超えるでしょうから、歩道を走ることができなくなります。その認識を皆さんに分かっていただくのは困難ではないでしょうか。また、自転車は駐輪しているときに風等で倒れることもあります。簡単に壊れるものであってはいけないのですが、ウインカー等プラスチック製の物では、倒れた場合にどうしても破損してしまうおそれがあります。後ろ向きの意見として申し上げているのではなく、これらの器具の開発を進めていくことも大事だと思います。
　一方で、例えば、自転車を愛好されている方の中には、手信号で、左折、右折、停止等の合図をされる方もいらっしゃいます。こうした手信号は、片手運転になるので必ずしも推奨されていないようですが、自転車に乗って片手を離しても安全運転に自信がある方には、そういう合図を生かしていただきたいものです。また、そうした合図の意味を、他の自動車の運転者等にもお分かりいただきたいと思います。
○武内委員　私は、スーパーの業界団体の代表として参加しました。スーパー等の各店舗での駐輪場の整備などは、大規模小売店舗立地法や各自治体の附置義務条例などに定められたもので運用していますので、引き続き適正に行おうと考えております。
　また、本日の議論全体を通して、やはり教育が大事だということを強く感じており、また、事業者として一緒に取り組める部分も多いだろうと感じております。
　自転車の運転の危険性は、例えば、車を運転していて、急に車線を変える自転車を見ると、自転車はこう乗ってはいけないものだと思うように、自分が車を運転して初めて気付くような面があります。自転車事故発生状況の統計を見ますと、年齢層に関係なく起こっているようですが、安全教育を行う際には、今のような話を含め、実際の危険性を気付かせるようなことをいろいろな面から検討し、効果的な教育・啓発が進められるような取組にしていければいいと感じました。
○佐藤委員　ＪＲ東日本の佐藤です。当社は、放置自転車について、関係法令に則りまして取り組んできております。また、例えば、秋のキャンペーン等々につきましては、車内放送や駅貼ポスター等々で取り組ませていただいていますし、必要な駐輪場の用地も、地元自治体と協議して提供させていただいております。
　また、本日の議論では、やはり自転車の利用については根本的にはマナーの問題ということが共通認識だと思います。そのため、啓発や教育にも、今後も取り組みたいと思っております。
　ただ、鉄道事業者１社だけでは何ともし難い面もありますので、各行政の皆様にいろいろとバックアップしていただければと思います。
○五十嵐会長　時間の都合でご発言だけいただいたという部分もあったかと思います。次回以降、本日のご意見等も踏まえて、骨子の内容を更に深めてまいりたいと考えております。

では、事務局から、今後の予定についてご説明をお願いします。
○黒川課長　その前に２点だけ補足説明させていただきます。１点目は、資料４の条例の概要です。今回の条例では、あくまでも努力義務ですが、業種を問わず、規模を問わず、自転車の駐車需要を生じさせる全ての事業者に対して、基本的には、その需要を満たす分の駐輪場確保に努めてくださいとお願いしています。ただ、立地上の限界やあまりにもお客さんが来すぎて駐輪場が足りないといった場合は、顧客、従業員に対する駐輪の案内等に努めなければなりません。事業者である東京都も同じですが、事業者の皆様には、引き続き駐輪場の確保あるいは適切な駐輪の案内に努めていただければと思っております。

２点目は、先ほどから話が出ておりました歩道と車道の自転車の通行場所について、補足いたします。道交法は、車道が原則で、例外的な場面で歩道を通行できるという書き方をしてあります。しかし、実際にどういう場面で歩道を通行できるかということを見ると、実はかなり広いです。まず、歩道に自転車歩道通行可という標識があるような歩道では、歩道を通行できます。実は、もちろん徐行が大原則ですが、都内の４割から５割の歩道にはこの標識が出ています。それから、13歳未満の子供、70歳以上の高齢者、体の不自由な方は自転車を運転している際は、標識がなくても歩道は100％通行できます。さらに、例えば、自転車歩道通行可の標識がない歩道であっても、自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ないときは、年齢にかかわらず歩道を通行できます。具体的には、車道が違法駐車で溢れていて、車道を自転車で通行すると、車との速度差との問題等で非常に危険であるといったような場合には、標識の有無にかかわらず歩道を徐行できるとされているのが、現在の道路交通法の規定です。

このように車道通行にも様々な例外があります。したがって、教育の場面でも、「車道が原則、歩道は例外」とだけ言ってしまうと、ある種の誤解が生じると思います。例外としてどのようなものがあるかについても、しっかりと教えていかなければなりません。究極は、安全な場所を選んで、周囲の安全にも気を遣って自転車に乗りましょうということに尽きると思います。そもそも自転車のルールがどうなっているのかということを自転車利用者の皆様にしっかりとご理解いただくという取組を今後、行政も進めなければいけないと考えております。

では、次回の開催日時ですが、９月10日の火曜日の午後２時から、この会議室で開催したいと考えております。内容としては、本日お示しした骨子を肉付けするような形でお示しし、その記述ぶりについてご議論いただければと考えております。

２カ月程度の時間もありますので、事務局として、資料３の増補版をあらかじめ皆様にお送りさせていただき、お読みいただいた上で、この場で活発な議論をしていただければと考えております。
○五十嵐会長　最後に交通安全課長から説明がありましたように、例えば自転車の通行場所自体も分かりにくい面がある中で、先ほど警視庁の吉田管理官もおっしゃっていましたが、厳しく取り締まるというのもいかがなものかというような話もあります。そのため、推進計画の策定によって、自転車に関する基本的なルールやマナーを浸透させ、それに合わせて、ルール違反に関しては取締りも行う。そういう方向に社会全体を持っていければと考えております。皆様方、今後ともよろしくお願いしたいと思います。本日は、どうもありがとうございました。

午後０時12分閉会